



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-10072020-220453

CG-MH-E-10072020-220453

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 253]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जुलाई 3, 2020/आषाढ़ 12, 1942

No. 253]

NEW DELHI, FRIDAY, JULY 3, 2020/ASADHA 12, 1942

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण****अधिसूचना**

मुंबई, 23 जून, 2020

**सं. टीएमपी/53/2019-टीएमआईएलएल.**—इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, में प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए टीएम अंतरराष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान किया था। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के साथ (सकारण) आदेश को अधिसूचित कराने में लगने वाले समय पर सुविचार करते हुए, इस प्राधिकरण ने दरमानों को तत्काल अधिसूचित कराने का निर्णय लिया था। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा 01 जून, 2020 को अनुमोदित दरमान भारत के राजपत्र में 18 जून, 2020 के राजपत्र संख्या 215 में अधिसूचित हो गए। उक्त अधिसूचना में यह कहा गया था कि यह प्राधिकरण शीघ्र ही सकारण आदेश अधिसूचित कराएगा। तदनुसार, यह प्राधिकरण एतद्वारा टीएमआईएलएल के दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के निपटान से संबंधित सकारण आदेश, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार अधिसूचित करता है।

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**

मामला सं. टीएमपी/53/2019-टीएमआईएलएल

टीएम अंतरराष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स लिमिटेड

...

आवेदक

**गणपूर्ति**

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

**आदेश**

(जून 2020 के 1वें दिन पारित)

यह मामला टीएम इंटरनैशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) से उनके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 टीएमआईएलएल के वर्तमान दरमान पिछली बार इस प्राधिकरण द्वारा 17 सितंबर, 2016 के आदेश संख्या टीएमपी/8/2016-टीएमआईएलएल द्वारा अनुमोदित किये गए थे। वह आदेश भारत के राजपत्र में 10 अक्टूबर, 2016 के राजपत्र संख्या 369 में अधिसूचित किये गए थे। उक्त आदेश के अनुसार घाटशुल्क दर और परियोजना कार्गो के संबंध में आन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार और प्रति टन आन-बोर्ड उपस्कर सहायता प्रभारों को छोड़कर तब प्रचलित दर पर 7% की घटौती की गयी थी।

2.2. तत्पश्चात्, 22 नवंबर, 2016 को टीएमआईएलएल द्वारा दायर समीक्षा आवेदन दायर करने पर इस प्राधिकरण ने 21 जुलाई, 2017 के आदेश संख्या टीएमपी/83/2016-टीएमआईएलएल के द्वारा सितम्बर, 2016 से पूर्व प्रचलित प्रशुल्क में 01 सितंबर, 2017 से 31 मार्च 2019 तक 4.85% की घटौती प्रभावी की।

3.1. इस संबंध में, इस बात पर सुविचार करते हुए कि उसके प्रशुल्क 31 मार्च 2019 को समाप्त हो रहे हैं, टीएमआईएलएल ने 1 अप्रैल, 2019 से 31 मार्च 2022 तक 3 वर्ष के प्रशुल्क चक्र के लिए, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के आधार पर 8 जनवरी, 2019 को अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव दायर किया। मामले को लाइसेंस प्रदाता पत्तन यानी कोलकाता पत्तन न्यास और संबंधित हितधारकों के साथ परामर्श के लिए रखा गया। मामले में 19 फरवरी, 2019 को संयुक्त सुनवाई भी आयोजित हो गई थी।

3.2. चूंकि टीएमआईएलएल के दरमानों के संशोधन को कुछ और समय लगना था और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि उनके दरमान 31 मार्च, 2019 को समाप्त हो रहे थे और टीएमआईएलएल के अनुरोध पर इस प्राधिकरण ने 26 फरवरी, 2019 के आदेश संख्या टीएमपी/8/2016-टीएमआईएलएल के वर्तमान प्रशुल्कों की वैधता का विस्तार 8 जनवरी, 2019 के उनके प्रशुल्क प्रस्ताव से संबंधित संक्रिया के दौरान 3 महीने की अवधि के लिए अर्थात् 01 अप्रैल, 2019 से 30 जून 2019 तक अथवा टीएमआईएलएल द्वारा दायर किये गए प्रस्ताव के आधार पर संशोधित दरों के निर्धारण की तारीख तक, जो भी पहले हो, किया गया।

4.1. इसी बीच पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, 5 मार्च 2019 के अपने पत्र संख्या पीआर-14019/20/2009-पीजी(भाग-IV) के द्वारा उन बीओटी प्रचालकों के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी किये जो पहले प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शासित होते थे। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019, भारत के राजपत्र में 7 मार्च, 2019 के राजपत्र संख्या 92 में अधिसूचित हुए। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 7 मार्च 2019 से लागू हुए। उक्त प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 उन सभी बीओटी प्रचालकों को, टीएमआईएलएल सहित, हमारे 8 मार्च 2015 के पत्र संख्या टीएमपी/61/2019-विविध द्वारा भेजे गए जो प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत शासित होते थे।

4.2. तत्पश्चात्, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 1.7 के अनुसार, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 को कार्यान्वित करने के लिए कार्यकारी दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में 11 जुलाई, 2019 के राजपत्र संख्या 244 में अधिसूचित हुए। भारत के राजपत्र में अधिसूचना से संबंधित सूचना उन सभी बीओटी प्रचालकों को, टीएमआईएलएल सहित, हमारे 15 जुलाई 2015 के पत्र संख्या टीएमपी/61/2019-विविध के द्वारा भेजे गए जो प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत शासित होते थे।

4.3. इस बात पर सुविचार करते हुए कि टीएमआईएलएल द्वारा दायर 2019-22 के लिए दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव 2005 के दिशानिर्देशों पर आधारित है। टीएमआईएलएल ने 19 मार्च 2019 के ई-मेल द्वारा यह सूचित किया कि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के आधार पर अपना प्रस्ताव दायर करना चाहते हैं। इस प्रकार टीएमआईएलएल ने अपने 8 जनवरी 2019 के पत्र के साथ दायर प्रस्ताव को बंद समझा जाये और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के आधार पर नया प्रस्ताव दायर करना स्वीकार किया।

4.4. चूंकि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 में संकलित निर्धारित मॉडल प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 में अनुबद्ध प्रशुल्क नियतन विधि से काफी भिन्न है, इस प्राधिकरण ने अपने 29 मार्च 2019 के अपने आदेश संख्या टीएमपी/7/2019-टीएमआईएलएल द्वारा टीएमआईएलएल द्वारा 8 जनवरी 2019 को दायर अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव को निष्फल के रूप में बंद कर दिया।

5.1 इस पृष्ठभूमि में, टीएमआईएलएल ने 1 अप्रैल, 2019 से 31 मार्च 2022 तक के तीन वर्षीय प्रशुल्क चक्र के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए 1 अक्टूबर, 2019 को अपना प्रस्ताव दायर किया।

5.2. टीएमआईएलएल द्वारा 01 अक्टूबर, 2019 के अपने पत्र संख्या टीएमआईएलएल/059/19-20 के द्वारा दायर प्रस्ताव के मुख्य मुद्दों का सार इस प्रकार है:-

- (i). यह प्रस्ताव वर्ष 2019-20, 2020-21 और 2021-22 की तीन वर्ष की अवधि के लिए है।
- (ii). प्रशुल्क प्रस्ताव प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अनुसार तैयार किया गया है।
- (iii). प्रस्ताव वर्ष 2016-17 से 2018-19 के वास्तविकों के आधार पर है।
- (iv). टीएमआईएलएल ने पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी और इस प्राधिकरण द्वारा 7 मार्च 2019 के राजपत्र संख्या 92 (संख्या टीएमपी/61/2018-विविध के साथ) में अधिसूचित प्रशुल्क निशानिर्देश 2019 का और प्राधिकरण द्वारा बीओटी प्रचालकों तथा महापत्तन न्यासों के साथ परामर्श करके जारी किये गए कार्यगत दिशानिर्देश 2019 का भली भांति अध्ययन करके उन प्रशुल्क दिशानिर्देशों और कार्यगत दिशानिर्देशों के अनुसार और महापत्तन न्यास प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रपत्रों और समर्थित दस्तावेजों के साथ प्रशुल्क निर्धारण का प्रस्ताव तैयार किया है। प्रस्तावित प्रशुल्क की 01 अप्रैल, 2019 से 31 मार्च 2022 तक की तीन वर्ष की अवधि की वैधता होगी और वैधता अवधि की समाप्ति से कम से कम 3 महीने पहले उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करेंगे।

5.3. टीएमआईएलएल ने फार्म नं. 1 में वार्षिक राजस्व अपेक्षा का विस्तृत आकलन और प्रस्तावित दरों पर फार्म नं. 4 में, राजस्व आकलन प्रस्तुत किया है।

- (i). टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत एआरआर परिकलन की सार स्थिति इस प्रकार है:-

क्र.सं.	विवरण	वर्ष1- 2016-17	वर्ष2- 2017-18	वर्ष3- 2018-19
(1).	<b>कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)</b>			
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	528179213	718943327	793111517
(ii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	21831705	4949154	5423192
	<b>कुल व्यय 1=(i)+(ii)</b>	<b>550010918</b>	<b>723892481</b>	<b>798534709</b>
(2).	<b>उन मदों का समंजन जहां आईएनडीएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और आईजीएपी के आंकड़ों में भिन्नता पाई जाती है।</b>			
(i).	आदि मूर्त ब्लाक की अमूर्त के रूप में मूवमेंट के कारण मूल्यहास में वचत	18941440	28959154	39613220
(ii).	वर्ष #13 की आस्तियों का प्रतिस्थापन दायित्व	61292434	-11307166	-13143172
(iii).	वर्ष #13 का अनवाईडिंग प्रतिस्थापन दायित्व	-21831705	-4949154	-5423192
(iv).	हापरो को खोलने पर हानि	-	2683543	-
	<b>समायोजनों का योग 2=(i)+(ii)+ (iii)+(iv)</b>	<b>58402169</b>	<b>15386377</b>	<b>21043856</b>
(3).	<b>घटाएं समायोजन:</b>			
(i).	पत्तन को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	79091765	88460415	104795882
(ii).	ऋणों पर व्याज			
(iii).	वित्त पट्टे पर व्याज			
(iii).	अप्राप्य और संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान			
(iv).	कम खपत वाली माल सूची के लिए प्रावधान			
(v).	निर्माण लागत- आईएफआरआईसी -12			
(vi).	अन्य प्रावधान, यदि कोई हो			
	<b>3 का योग = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)+3(vi)]</b>	<b>79091765</b>	<b>88460415</b>	<b>104795882</b>

क्र.सं.	विवरण	वर्ष1- 2016-17	वर्ष2- 2017-18	वर्ष3- 2018-19
(4).	जमा: ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार	60717967	67464039	79922228
(5).	सभी समायोजनों के पश्चात् कुल व्यय (5 = 1+2+4-3)	590039289	718282482	794704911
(6).	क्रमांक 5 का औसत व्यय = [वाई 1 + वाई2 + वाई3] / 3	701008894		
(7).	नियोजित पूंजी			
	(i). सकल स्थायी आस्तियां (संपत्ति, प्लांट और उपस्कर) Y3 के 31 मार्च को या Y3 के 31 दिसम्बर को जो वीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया हो। (आईजीएएपी के अनुसार)	1104259006		
	(ii). जमा: प्रगति अधीन कार्य के Y3 के 31 मार्च को या Y3 के 31 दिसम्बर को जो वीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया हो। (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	33650686		
	(iii). जमा: कार्यशील पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार			
	(क). माल सूची	-		
	(ख). विभिन्न देनदार	-		
	(ग). रोकड़	63455880		
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग	63455880		
	(iv). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)]	1201365571		
(8).	नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिलाभ क्रमांक 7(iv)	192218491		
(9).	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) 31 मार्च 2019 को [(6)+(8)]	893227385		
(10).	वर्ष वाई4 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर सूचकांकन उदाहरण यदि वाई4 2019-20 के लिए है तब लागू डब्ल्यूपीआई 4.26% है और वर्ष वाई4 के लिए सूचकांकित एआरआर होगा (9) x 1.0426)	924043730		
(11).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	924043730		
(12).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान, ऊपर क्रमांक 11 पर आकलित, पर राजस्व आकलन	899979627		
(13).	राजस्व अंतर	240,64,103		

5.4. टीएमआईएलएल ने फार्म 4 में वीओटी प्रचालक द्वारा वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा वास्तव में प्रहस्तित यातायात की औसत के लिए मौजूदा प्रशुल्क के साथ-साथ प्रस्तावित प्रशुल्क के राजस्व आकलन की गणना प्रस्तुत की है। उक्त फार्म के अनुसार, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर कुल आकलित राजस्व 8999.80 लाख रु. है।

5.5. टीएमआईएलएल ने वर्ष 2018-19 (वर्ष 2016-17 और 2017-18 तक के प्रथक्कृत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं की प्रतियां एक अन्य अवसर पर पहले ही उपलब्ध करा दी गयी थीं) के प्रथक्कृत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं की प्रति प्रस्तुत की है।

5.6. प्रस्ताव के अनुसार टीएमआईएलएल ने कुछेक प्रशुल्क मदों में बढोत्तरी, कुछेक प्रशुल्क मदों में घटौती और कुछेक प्रशुल्क मदों में यथास्थिति बनाए रखने की वांछा प्रकट की है। टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित दरमानों में एक नया भाग जोड़ा है जो विभिन्न प्रकार के कार्गो के तट प्रहस्तन प्रभागों के बारे में हैं। ऐसा सूचित किया गया है कि टीएमआईएलएल द्वारा इस भाग का निर्धारण लाइसेंस प्रदाता पत्तन के दरमानों के समान लाने के लिए किया है। प्रतिशत वृद्धि/घटौती और यथास्थिति बनाये रखने का तुलनात्मक विवरण इस प्रकार है:-

क्र.सं.	विवरण	मौजूदा प्रशुल्क	प्रस्तावित प्रशुल्क	मौजूदा प्रशुल्क पर % वृद्धि
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (4-3)/3
क.	चूना पत्थर / पाइरोजिनाइट-रेल			
	- घाटशुल्क	63.06	67.47	7%
	- ओबीसी	47.29	49.65	5%

क्र.सं.	विवरण	मौजूदा प्रशुल्क	प्रस्तावित प्रशुल्क	मौजूदा प्रशुल्क पर % वृद्धि
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (4-3)/3
	- ओबीएस	22.96	7.00	-70%
	- तट प्रहस्तन	83.09	99.93	20%
	- उपस्कर ऑनबोर्ड	6.50	6.96	7%
	- हीपिंग/हाई हीपिंग	35.98	14.45	-60%
	- सुपुर्दगी के लिए प्लॉट पर या हुक प्वाइंट पर लदान	31.53	33.74	7%
	- प्रेषण संबंधी सेवाएं	10.51	21.31	103%
	- जेटी/हैच/डेक की सफाई और बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए जल छिड़काव	7.23	7.23	0%
ख.	चूना पत्थर /पाइरोजिनाइट -सड़क मार्ग से			
	- घाटशुल्क	63.06	67.47	7%
	- ओबीसी	47.29	49.65	5%
	- ओबीएस	22.96	7.00	-70%
	- तट प्रहस्तन	83.09	99.93	20%
	- उपस्कर ऑनबोर्ड	6.50	6.96	7%
	- हीपिंग/हाई हीपिंग	35.98	14.45	-60%
	- सुपुर्दगी के लिए प्लॉट पर या हुक प्वाइंट पर लदान	31.53	33.74	7%
	- जेटी/हैच/डेक की सफाई और बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए जल छिड़काव	7.23	7.23	0%
ग.	लौह अयस्क आयात			
	- घाटशुल्क	31.53	33.74	7%
	- ओबीसी	47.29	49.65	5%
	- ओबीएस	22.96	7.00	-70%
	- तट प्रहस्तन	83.09	99.93	20%
	- उपस्कर ऑनबोर्ड	6.50	6.96	7%
	- हीपिंग/हाई हीपिंग	35.98	14.45	-60%
	- सुपुर्दगी के लिए प्लॉट पर या हुक प्वाइंट पर लदान	31.53	33.74	7%
	- प्रेषण संबंधी सेवाएं	10.51	21.31	103%
	- जेटी/हैच/डेक की सफाई और बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए जल छिड़काव	7.23	7.23	0%
घ.	स्टील निर्यात-रेल द्वारा			
	- घाटशुल्क	94.59	99.32	5%
	- ओबीसी	126.13	132.44	5%
	- ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण	227.72	160.00	-30%
	- तट प्रहस्तन	212.84	223.48	5%
	- ऑनबोर्ड उपस्कर सहायता	13.00	13.65	5%

क्र.सं.	विवरण	मौजूदा प्रशुल्क	प्रस्तावित प्रशुल्क	मौजूदा प्रशुल्क पर % वृद्धि
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (4-3)/3
	- प्रेषण संबंधी सेवाएं	10.51	21.31	103%
	- निभार को रखना और हटाना	17.52	18.40	5%
	- ब्रेक बल्क कार्गो जैसे स्टील कायल की साइडिंग से शिफ्टिंग या साइडिंग में प्रहस्तन सहित रेल वैगन से/को उतरायी/लदान	157.68	144.87	-8%
ड.	स्टील निर्यात- सड़क मार्ग से			
	- घाटशुल्क	94.59	99.32	5%
	- ओबीसी	126.13	132.44	5%
	- ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण	227.72	160.00	-30%
	- तट प्रहस्तन	212.84	223.48	5%
	- ऑनबोर्ड उपस्कर सहायता	13.00	13.65	5%
	- निभार को रखना और हटाना	17.52	18.40	5%
	- लदान/उतरायी/री-स्टैकिंग: लौह और स्टील हॉट रौलड कायल, कोल्ड रौलड कायल, जस्तेदार कायल, स्टील स्लैब	78.84	82.78	5%
च.	स्टील तटीय- रेल द्वारा			
	- घाटशुल्क	56.75	59.59	5%
	- ओबीसी	75.68	79.46	5%
	- ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण	136.63	96.00	-30%
	- तट प्रहस्तन	127.70	134.09	5%
	- ऑनबोर्ड उपस्कर सहायता	7.80	8.19	5%
	- प्रेषक संबंधी सेवाएं	6.31	12.79	103%
	- निभार को रखना और हटाना	10.51	11.04	5%
	- ब्रेक बल्क कार्गो जैसे स्टील कायल की साइडिंग से शिफ्टिंग या साइडिंग में प्रहस्तन सहित रेल वैगन से/को उतरायी/लदान	94.61	86.92	
छ.	स्टील तटीय - सड़क मार्ग से			
	- घाटशुल्क	56.75	59.59	5%
	- ओबीसी	75.68	79.46	5%
	- ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण	136.63	96.00	-30%
	- तट प्रहस्तन	127.70	134.09	5%
	- ऑनबोर्ड उपस्कर सहायता	7.80	8.19	5%
	- निभार को रखना और हटाना	10.51	11.04	5%
	- लदान/उतरायी/री-स्टैकिंग: लौह और स्टील हॉट रौलड कायल, कोल्ड रौलड कायल, जस्तेदार कायल, स्टील स्लैब	47.30	49.67	5%
ज.	स्टील एचआर/सीआर कायल आयात-हुक प्वाईट सुपुर्दगी			
	- घाटशुल्क	94.59	99.32	5%

क्र.सं.	विवरण	मौजूदा प्रशुल्क	प्रस्तावित प्रशुल्क	मौजूदा प्रशुल्क पर % वृद्धि
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (4-3)/3
	- ओबीसी	126.13	132.44	5%
	- ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण	141.90	120.00	-15%
	- लदान/उतरायी/री-स्टैकिंग: लौह और स्टील हॉट रोल्ल्ड काँयल, कोल्ड रोल्ल्ड कायल, जस्तेदार काँयल, स्टील स्लैब	78.84	82.78	5%
	- ऑनबोर्ड उपस्कर सहायता	13.00	13.65	5%
झ.	स्टील एचआर/सीआर काँयल आयात-निर्यात प्लॉट पर सुपुर्दगी			
	- घाटशुल्क	94.59	99.32	5%
	- ओबीसी	126.13	132.44	5%
	- ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण	141.90	120.00	-15%
	- तट प्रहस्तन	212.84	223.48	5%
	- ऑनबोर्ड उपस्कर सहायता	13.00	13.65	5%
	- सुपुर्दगी के लिए प्लॉट पर या हुक प्वाइंट पर लदान	78.84	82.78	5%
ञ.	स्टील पाईप/शीट/प्लेट/डब्ल्यूआर काँयल आयात-हुक प्वाइंट सुपुर्दगी			
	- घाटशुल्क	94.59	99.32	5%
	- ओबीसी	126.13	132.44	5%
	- ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण	141.90	120.00	-15%
	- ऑनबोर्ड उपस्कर सहायता	13.00	13.65	5%
	- सुपुर्दगी के लिए प्लॉट पर या हुक प्वाइंट पर लदान	78.84	90.67	15%
ट.	स्टील पाईप/शीट/प्लेट/डब्ल्यूआर काँयल आयात-प्लॉट पर सुपुर्दगी			
	- घाटशुल्क	94.59	99.32	5%
	- ओबीसी	126.13	132.44	5%
	- ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण	141.90	120.00	-15%
	- तट प्रहस्तन	212.84	244.77	15%
	- ऑनबोर्ड उपस्कर सहायता	13.00	13.65	5%
	- सुपुर्दगी के लिए प्लॉट पर या हुक प्वाइंट पर लदान	78.84	90.67	15%
ठ.	परियोजना कार्गो/मशीनरी- तट प्रहस्तन रहित			
	- घाटशुल्क	290.00	310.30	7%
	- ओबीसी	80.00	160.00	100%
	- ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण	262.78	275.92	5%
	- लदे हुए	78.84	90.67	15%
ड.	परियोजना कार्गो/मशीनरी- तट प्रहस्तन सहित			



क्र.सं.	विवरण	मौजूदा प्रशुल्क	प्रस्तावित प्रशुल्क	मौजूदा प्रशुल्क पर % वृद्धि
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (4-3)/3
	- घाटशुल्क	290.00	310.30	7%
	- ओबीसी	80.00	160.00	100%
	- ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण	262.78	275.92	5%
	- तट प्रहस्तन	212.84	244.77	15%
ड.	प्लॉट किराये से आय			
	-हार्डस्टैंड प्लॉट खुला यार्ड	71.11	74.67	5%
ण.	हार्बर चल क्रेन राजस्व			
	प्रहस्तित मात्रा चूना पत्थर	53.52	77.82	45%
	प्रहस्तित मात्रा स्टील निर्यात	107.05	112.40	5%
	प्रहस्तित मात्रा स्टील निर्यात तटीय	64.23	67.44	5%
	प्रहस्तित मात्रा स्टील आयात	129.74	136.23	5%
	प्रहस्तित मात्रा परियोजना कार्गो	503.72	528.91	5%

5.7. प्रशुल्क में औसत वृद्धि 8.82 प्रतिशत निकलती है जैसा टीएमआईएलएल ने सूचित किया है।

6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, टीएमआईएलएल के 1 अक्टूबर, 2019 के प्रस्ताव की एक प्रति लाइसेंस प्रदाता पत्तन केओपीटी को और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए हमारे 9 अक्टूबर, 2019 के पत्र के द्वारा भेजी गई। मामले की अंतिमता तक किसी भी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई थी।

7.1 प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर, टीएमआईएलएल को 19 दिसंबर, 2019 के पत्र के द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। टीएमआईएलएल ने 10 फरवरी, 2020, 20 फरवरी 2020 और 24 फरवरी 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा उत्तर दिया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उन पर टीएमआईएलएल का उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जाता है।

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	टीएमआईएलएल का उत्तर
क.	सामान्य	
1.	जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 1.9 में अनुबद्ध है, टीएमआईएलएल को लाइसेंस प्रदाता पत्तन केओपीटी के साथ पृथक करार करना है और टीएमआईएलएल और केओपीटी द्वारा विधिवत् हस्ताक्षरित करार की एक प्रति भेजें।	टीएमआईएलएल पृथक करार के निष्पादन के लिए केओपीटी के एचडीसी के साथ चर्चा कर रहा है।
2.	पिछले संशोधन के दौरान, वर्ष 2015-16 के लिए टीएमआईएलएल के पिछले निष्पादन का विश्लेषण वर्ष 2015-16 के प्रारूप पृथक लेखाओं पर आधारित था। 17 सितंबर, 2016 के आदेश संख्या टीएमपी/8/2016-टीएमआईएलएल के पैरा 12(vi) (ग) में यह स्पष्ट बताया गया है कि वर्ष 2015-16 से संबंधित विश्लेषण की समीक्षा वर्ष 2015-16 के अंतिम लेखापरीक्षित पृथक लेखाओं के आधार पर की जायेगी। इसलिए टीएमआईएलएल पिछले प्रशुल्क आदेश में लिए गए निर्णय के अनुपालन में प्रारूप पृथकृत लेखाओं में सुविचारित के 2015-16 के वास्तविक आंकड़े प्रस्तुत करे अर्थात् लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार वास्तविक आंकड़े।	हमने पृथकृत लेखाओं के आधार वित्तों को 2015-16 को अद्यतन करने के पश्चात् 2016-17 के संशोधन प्रस्ताव को प्रस्तुत किया है। इसके अतिरिक्त, फार्म - 3ख में दिये गए अतिरिक्त और पृथकृत लेखाओं के बीच समाधान भी प्रस्तुत किया है। वर्ष 2015-16 के लेखापरीक्षित पृथकृत लेखाओं की प्रति प्रस्तुत है।



3.	वर्ष 1 की तुलना में वर्ष 2 और वर्ष 3 के लिए प्रचालन व्ययों और एफएमई में अत्यधिक वृद्धि को स्पष्ट करें।	बी#13 का आद्योपांत व्यय में वि.व. 17 और वि.व. 19 में अत्यधिक वृद्धि हुई है। वि.व. 17 से वि.व. 18 के बीच टनभार में 18% और वि.व. 18 और वि.व. 19 में 22% की वृद्धि हुई है। इससे अस्तिर और प्रबंधन उपरिशीर्ष लागत प्रभावित हुई। वि.व. 17 और वि.व. 18 के बीच सकल ब्लॉक में 38 करोड़ रु. की वृद्धि हुई। नए उपस्कर लगाये गए और परिणाम में मानवशक्ति शीर्ष और प्रचालन व्यय में वृद्धि हुई। इसके अतिरिक्त, नए मजदूरी करार (मांगों का चार्टर) के कारण श्रम लागत में भी वृद्धि हो गई तत्पश्चात् वि.व. 18 और वि.व. 19 के बीच कुल मिलाकर 3.5 करोड़ रु. की अत्यधिक वृद्धि हुई।												
ख.	एआरआर परिकलन													
(i).	<p>फार्म नं. 1 क्रमांक 2 के अंतर्गत टीएमआईएलएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए व्यय में परिवर्धन के कारण समायोजन के लिए क्रमशः 5.84 करोड़ रु. 1.54 करोड़ रु. और 2.10 करोड़ रु. की राशि को सुविचार में लिया है। समायोजना के लिए यह राशि मूल्यह्रास की राशि और अन्य व्ययों (प्रचालन और उपरिलागतों, वर्ध संख्या 13 को खोला जाना और प्रतिस्थापना दायित्व, वर्ध संख्या 13 के प्रतिस्थापना दायित्व, और हॉपर को विखंडित करना) 8 में भिन्नता के कारण उसी प्रतीत होती हैं, जिन्हें आईजीएएपी के आधार पर सुविचार में लिया है और फार्म संख्या 6 में इंडएएस के अनुसार वार्षिक लेखा रखे जाने के कारण होता है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल व्यय के चारों शीर्षों के प्रत्येक शीर्ष के लिए राशि के समर्थन में गणना प्रस्तुत करे जैसी चर्चा गई है, सभी वर्षों के लिए फार्म नं. 6 में आईजीएएपी के अनुसार यथासुविचारित और साथ में समायोजन की प्रत्येक मद के लिए व्याख्यात्मक टिप्पणी भी दें।</p>	<p><b>क.</b> प्रतिस्थापना दायित्व और खोलने का वर्ष वार व्यौरा इस प्रकार है: -</p> <table><tr><th>शीर्ष</th><th>वि.व.16-17</th><th>वि.व.17-18</th><th>वि.व.18-19</th></tr><tr><td>वर्ध#13 की अस्तियों का प्रतिस्थापना दायित्व</td><td>(6.12 करोड़)</td><td>1.13 करोड़</td><td>1.31 करोड़</td></tr><tr><td>वर्ध#13 को खोला जाना और प्रतिस्थापना दायित्व</td><td>2.18 करोड़</td><td>0.49 करोड़</td><td>0.54 करोड़</td></tr></table> <p>सेवा रियायत करार के अंतर्गत प्रतिस्थापना दायित्व के अंतर्गत प्रत्येक लाइन को स्पष्ट करने के लिए हमने लेखांकन सिद्धांतों के अंतर्गत अपेक्षा को स्पष्ट करने का प्रयास किया है:-</p> <p>(i). हमारी कंपनी में 1 अप्रैल 2015 को इंडएएस कार्यान्वयन के दौरान, (यद्यपि पहला इंडएएस लेखा वित्तीय वर्ष 2016-17 में प्रकाशित हुआ था) और पिछले वर्ष (वि.व. 2015-16) के निर्धारण के लिए 13 अप्रैल 2015 से इंडएएस हमारे लिए नंबर अपनाया जाना जरूरी था। यदि किसी सेवा व्यवस्था के लिए, किसी प्रचालक के लिए एससीए (सेवा रियायत करार) पूर्वप्रभाव से इंडएएस को अंतरण की तारीख को इस मानक को लागू करना व्यवहारिक नहीं हो पाता, वह:</p> <p>(क) वित्तीय अस्तियों और अमूर्त अस्तियों को मान्य करेगा, जो इंडएएस को अंतरण की तारीख को मौजूद है।</p> <p>(ख) उन वित्तीय और अमूर्त अस्तियों की पहले अग्नेयित राशियों को (तथापि पहले वर्गीकृत) उस तारीख को उनकी अग्नेयित राशियों; और</p> <p>(ग) हानि की तारीख को मान्य टैस्ट वित्तीय और अमूर्त अस्तियों, जब तक यह व्यवहारिक न हो, उस मामले में, राशियों का हानियों के लिए परीक्षण किया जायेगा जैसा के चालू अवधि के आरंभ में किया गया।</p> <p>सेवा रियायत करार की प्रयोज्यनीयता के आधार पर, 26.59 करोड़ रु. की कुल राशि, जिसे जीएएपी के अंतर्गत मूर्त अस्तियों के रूप में गुप किया गया (बी#13- पूर्व में बी#12) और अमूर्त अस्तियों के रूप में अंतरित किया गया। तत्पश्चात्, प्रबंधन परियोजना सुविधाओं और सेवाओं के</p>	शीर्ष	वि.व.16-17	वि.व.17-18	वि.व.18-19	वर्ध#13 की अस्तियों का प्रतिस्थापना दायित्व	(6.12 करोड़)	1.13 करोड़	1.31 करोड़	वर्ध#13 को खोला जाना और प्रतिस्थापना दायित्व	2.18 करोड़	0.49 करोड़	0.54 करोड़
शीर्ष	वि.व.16-17	वि.व.17-18	वि.व.18-19											
वर्ध#13 की अस्तियों का प्रतिस्थापना दायित्व	(6.12 करोड़)	1.13 करोड़	1.31 करोड़											
वर्ध#13 को खोला जाना और प्रतिस्थापना दायित्व	2.18 करोड़	0.49 करोड़	0.54 करोड़											

अंतर्गत उपस्कर के प्रतिस्थापन दायित्वों का निर्धारण करता है, जो बर्थ#13 (पहले बर्थ#12) के लाइसेंस करार के अंतर्गत अपेक्षित है।

1 अप्रैल 2015 को प्रबंधन ने संपूर्ण परियोजना के जीवन चक्र के लिए प्रतिस्थापना दायित्व का प्रक्षेपण 68.46 करोड़ रु. किया जिसका वर्तमान मूल्य 52.83 करोड़ रु. है। व्यपगत वर्ष के आधार पर, 2002 से (लाइसेंस करार करने की तारीख) 2015 तक, प्रतिस्थापना दायित्व के वर्तमान मूल को "इंड एस अनुदित आरक्षित" 42.77 करोड़ रु. की राशि के लिए प्रभारित किया गया था [टीएमआईएलएल ने राशि निकालने का परिकलन संलग्न किया है] और तदनुसार उस राशि का 1 अप्रैल 2015 को दायित्व सृजित किया गया।

लेखांकन मानकों की अपेक्षाओं के अनुसार, उक्त शेष दायित्व की प्रत्येक वर्ष समीक्षा जरूरी है। हमें समीक्षा करने की जरूरत है:

- ✓ बैंडों से प्राप्त दर सूचियों के अनुसार प्रतिस्थापना लागत।
- ✓ प्रतिस्थापना का वर्ष
- ✓ वर्तमान मूल्य निकालने के लिए सुविचारित छूट की दर।
- ✓ अंत दायित्व से वास्तविक क्रय/प्रतिस्थापना में कोई घटौती। अतः नए क्रय से स्थायी आस्तियों में कोई परिवर्धन नहीं होगा परंतु बर्थ#13 प्रतिस्थापन दायित्व में अंत और आदि दायित्व में मूवमेंट होगा।

इस प्रकार, मानक के अनुसार, भावी प्रतिस्थापन दायित्व की समीक्षा 2015-16 में की गई प्रतिस्थापन दायित्व के वर्तमान मूल्य की समीक्षा के पश्चात् अंत दायित्व 49.29 करोड़ रु. आया। इस संबंध में टीएमआईएलएल ने गणना प्रस्तुत की है। इसके अतिरिक्त, प्रक्षेपण की समीक्षा वि. वर्ष 2016-17 में की गई थी। प्रतिस्थापना दायित्व के वर्तमान मूल्य की समीक्षा के उपरांत अंत दायित्व 40.17 करोड़ रु. आता है। अंत दायित्व निम्नलिखित के पश्चात् निकाला गया:-

- ✓ भावी प्रतिस्थापना की सकल देयता में 4 बड़े लोडर और 4 छोटे लोडरों की लागत के 5.18 करोड़ रु. की घटौती को प्रतिस्थापना दायित्व के अधीन अंतरित।
- ✓ 2.18 करोड़ रु. के प्रतिस्थापना दायित्व को खोलना।
- ✓ 6.12 करोड़ रु. के अनुरक्षण प्रभार की समीक्षा, वि.व. 2015-16 के निर्धारण के उपस्कर की प्रतिस्थापना लागत की दायित्व लागत पर उच्च स्तर पर सुविचार में ले लिया गया था (मुख्यतः हार्बर चल क्रेन)।

40.17 करोड़ रु. के निर्धारण दायित्व के लिए फाइल संलग्न हैं:

विवरण	राशि	यूनिट
31 मार्च 2016 को दायित्व	49.29	करोड़
दायित्व में घटौती उपस्करों की लागत	(5.18)	करोड़

	प्रतिस्थापना दायित्व का अनवाईडिंग	2.18	करोड़
	क.	46.29	करोड़
	31 मार्च 2017 को शेष दायित्व	40.17	करोड़
	ख.	40.17	करोड़
	अनुरक्षण प्रभावों का प्रतिवर्तन ग = क - ख	6.12	करोड़

6.12 करोड़ रु. के उपरोक्त प्रतिवर्तन पर इंड एस लेखे तैयार करने में सुविचार में लिया गया। इस प्रकार, उस हद तक लागत घट गई परंतु आईजीएपी के अंतर्गत लेखे बनाते समय इस पर सुविचार किये जाने की अपेक्षा नहीं है।

इसके अतिरिक्त, प्रतिस्थापना लागत निकालने और वि. वर्ष 2017-18, वि. वर्ष 2018-19 के लिए प्रतिस्थापना दायित्व को खोलने के लिए गणना फाइल को संलग्न करना।

आईजीएपी के अंतर्गत प्रत्येक वर्ष के प्रति बर्थ#12 के अंतर्गत प्रकटित आस्ति वार मूल्यहास और प्रमाणीकृत पृथक लेखाओं के अनुसार मूल्यहास, के बीच अंतर, “आदि मूर्त ब्लॉक को अमूर्त के रूप में मूवमेंट के कारण और इसके अतिरिक्त आस्तियों के परिवर्धन के कारण परंतु इंडएस लेखांकन के अंतर्गत सुविचार में न लिये जाने के कारण मूल्यहास में बचना”

ख. पृथक लेखाओं के आधार पर आईजीएपी और इंडएस के अंतर्गत मूल्यहास का वर्ष वार व्यौरा: -

वि.वर्ष 2017-18 के दौरान विभिन्न उपस्कर खरीदे/प्रतिस्थापित किये गए परंतु इन आस्तियों को स्थायी आस्तियों में परिवर्धन के रूप में नहीं दर्शाया गया था:-

शीर्ष	वि.व.16-17	वि.व.17-18	वि.व.18-19
बर्थ#13 के अंतर्गत इंडएस पृथक लेखाओं में मूल्यहास	2.46 करोड़ रु.	2.55 करोड़ रु.	3.16 करोड़ रु.
आस्तिवार मूल्यहास गणना के लिए आईजीएपी के अनुसार मूल्यहास (टीएमआईएलएल द्वारा गणना संलग्न की गई है।)	4.35 करोड़ रु.	5.45 करोड़ रु.	7.12 करोड़ रु.
इंडएस लेखांकन के अंतर्गत सुविचारित निम्न मूल्यहास के कारण समायोजन के रूप में दर्शाया गया अंतर	1.89 करोड़ रु.	2.90 करोड़ रु.	3.96 करोड़ रु.

ग. हॉपर के खोलने पर हानि: - वित्तीय वर्ष 2017-18 के दौरान हॉपर को बर्थ#13 (पहले बर्थ #12) में स्थापित किया गया था उसे खाल दिया गया। सुविचार के लिए हम 31 जुलाई 2017 ले रहे हैं।

		<p>31 जुलाई को हॉपर का ब्यौरा इस प्रकार है: -</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th>राशि</th><th>यूनिट</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>31 जुलाई 2017 को सकल ब्लॉक</td><td>1.22</td><td>करोड़ रु.</td></tr> <tr> <td>31 जुलाई 2017 को संचयी मूल्यहास</td><td>0.95</td><td>करोड़ रु.</td></tr> <tr> <td>निवल ब्लॉक</td><td>0.27</td><td>करोड़ रु.</td></tr> </tbody> </table> <p>31 जुलाई 2017 को 0.27 करोड़ रु. का निवल ब्लॉक को हॉपर के खोलने पर हानि समझा गया।</p>	विवरण	राशि	यूनिट	31 जुलाई 2017 को सकल ब्लॉक	1.22	करोड़ रु.	31 जुलाई 2017 को संचयी मूल्यहास	0.95	करोड़ रु.	निवल ब्लॉक	0.27	करोड़ रु.
विवरण	राशि	यूनिट												
31 जुलाई 2017 को सकल ब्लॉक	1.22	करोड़ रु.												
31 जुलाई 2017 को संचयी मूल्यहास	0.95	करोड़ रु.												
निवल ब्लॉक	0.27	करोड़ रु.												
(ii).	आईजीएपी के अनुसार सकल स्थायी आस्तियों के आंकड़े और 31 मार्च 2019 को प्रगति अधीन कार्य, फार्म 1 में यथा आधारित पाये गए हैं। फार्म 7 के संबंध में टीएमआईएलएल निम्नलिखित प्रस्तुत करे:													
(क).	आस्ति की प्रत्येक श्रेणी के लिए सकल स्थायी आस्तियों के आदि शेषों का समाधान करने के लिए समाधान विवरण अर्थात् प्लांट और मशीनरी भवन और संरचनाएं, फर्नीचर और फिक्सचर, कार्यालय उपस्कर, कंप्यूटर, हार्डवेयर, नेटवर्क वाहन और आईजीएपी और इंडेएएस के अनुसार वर्ष 2016-17 के लिए अन्य कोई स्थाई आस्ति।	<p>पिछले वर्ष की संख्या निकालने के लिए आदि तुलन पत्र 01 अप्रैल 2015 को इंडेएएस के अंतर्गत तैयार किया गया था और उसके पश्चात् वि.व. 2015-16 के लिए पूरे वर्ष इंडेएएस के अंतर्गत ही बनाया गया था। कंपनी ने वि.व. 2017-18 के लिए इंडेएएस के अंतर्गत पहले वित्तियक तैयार और प्रकाशित किये।</p> <p>इस प्रकार, समाधान तैयार करने के लिए, टीएमआईएलएल को वर्ष 2015-16 से प्रत्येक वर्ष के आदिशेष से समाधान करना होगा। इस संबंध में टीएमआईएलएल ने 1 अप्रैल 2015 और 1 अप्रैल 2016 को आदि शेष का समाधान संलग्न किया है।</p> <p>(टीएमआईएलएल द्वारा समाधान प्रस्तुत किया गया है।)</p>												
(ख).	वर्ष 2016-17 को आस्तियों की प्रत्येक श्रेणी के लिए प्लांट और मशीनरी भवन और संरचनाएं, फर्नीचर और फिक्सचर, कार्यालय उपस्कर, कंप्यूटर, वाहन और आईजीएपी और इंडेएएस के अनुसार वर्ष 2016-17 के लिए अन्य कोई स्थाई आस्ति सकल स्थायी के आदि शेष और मूल्यहास के समर्थन में गणना।													
(ग).	आस्ति की प्रत्येक श्रेणी के लिए प्लांट और मशीनरी भवन और संरचनाएं, फर्नीचर और फिक्सचर, कार्यालय उपस्कर, कंप्यूटर, वाहन और आईजीएपी और इंडेएएस के अनुसार वर्ष 2016-17 के लिए अन्य कोई स्थाई आस्ति वर्ष के लिए सुविचारित मूल्यहास के समर्थन में वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक प्रत्येक वर्ष की गणना।	सकल स्थायी आस्तियों के आदि शेष के लिए मूल्यहास का परिकलन, परिवर्धन और निपटान के आंकड़ों के लिए आप बर्थ#13 में (पहले बर्थ#12) निहित उपस्करों के लिए आस्ति वार स्थायी आस्ति रजिस्टर में से निकाल सकते हैं।												
(घ).	वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए फार्म संख्या 7 में यथा सुविचारित सकल स्थायी आस्तियों के अंतर्गत संवर्धन और निपटान के आंकड़े संबंधित वर्षों के वार्षिक लेखाओं के अनुसार प्रतीत नहीं होते, जैसे टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किये गए हैं। टीएमआईएलएल फार्म 7 में सुविचारित आंकड़ों के समर्थन													

	में गणना प्रस्तुत करें।	
(ड).	31.03.2019 को पूंजीगत प्रगतिअधीन कार्य के अंतर्गत सुविचारित मदों की सूची प्रत्येक मद के मूल्य सहित प्रस्तुत करें।	टीएमआईएलएल ने सितंबर, 2017 में हल्दिया गोदी परिसर से 4,300 वर्ग मीटर का एक भूखंड पट्टे पर लिया है। टीएमआईएलएल ने अपफ्रंट प्रीमियम के रूप में एचडीसी के पास 1.51 करोड़ रु. जमा कराये हैं और भूखंड के विकास के लिए 1.85 करोड़ रु. व्यय किये हैं। भूखंड के एक बार प्रचालन के लिए तैयार हो जाने पर इस लागत को अभी तक प्रगति अधीन कार्य के रूप में दर्शाया गया है, जिसे भूमि के विकास के रूप में पूंजीकृत किया जायेगा।
(iii).	फार्म नं. 3 में कार्यशील पूंजी के संबंध में, टीएमआईएलएल को वह कारण स्पष्ट करने हैं कि उसने पूंजीगत पुर्जों के बारे में ग्राह्य माल सूची के साथ-साथ अन्य माल सूची इंधन और कार्यशील पुर्जों को छोड़कर का आकलन नहीं करने और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.5 के अनुसार विविध देनदारों को कार्यशील पूंजी के रूप में क्यों नहीं लिया है।	प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 2.6 के अनुसार, विविध देनदारों में संविदात्मक दायित्वों से स्वामी को राजस्व हिस्सा/ रॉयल्टी/ पट्टा किराया/ लाइसेंस शुल्क के अग्रिम भुगतान को भी शामिल किया जाना है। तथापि, टीएमआईएलएल के ऐसे कोई संविदात्मक दायित्व नहीं हैं। टीएमआईएलएल ने बिक्री के कारण बने देनदारों को भी शामिल नहीं किया है। टीएमआईएलएल के पास उक्त तारीख को कोई पूंजीगत पुर्जे भी नहीं हैं। तथापि, बाद में, टीएमआईएलएल ने 20 फरवरी 2020 के अपने ई-मेल द्वारा टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित कार्यशील पूंजी का ब्यौरा प्रस्तुत किया है:  (क). मालसूची – 1.53 करोड़ रु. – 1 माह मरम्मत लागत  (ख). विविध देनदार– 1.48 करोड़ रु. –14000 वर्ग मीटर पृष्ठ भूमि व 54000 + 9000 वर्ग मीटर खाली भूमि और बर्थ संख्या 12 को विद्युत आपूर्ति।  (ग). रोकड़ शेष – 6.35 करोड़ रु. – 1 माह रोकड़ व्यय
(iv).	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.8 के अनुसार खंड 2.1 से 2.7 के अनुसार आकलित एआरआर को तत्काल आगामी वर्ष के सूचकांकित एआरआर के लिए प्राधिकरण द्वारा संसूचित लागू थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 100% द्वारा सूचकांकित किया जाना होता है, उदाहरणार्थ यदि वार्ड4 2018-19 है तब ग्राह्य डब्ल्यूपीआई 3.45% है और वर्ष4 के लिए सूचकांकित एआरआर (9 x 1.0345) होगा। तात्कालिक मामले में, वर्ष1 2016-17 है, वर्ष2 2017-18 और वर्ष3 2018-19 और तात्कालिक आगामी वर्ष 2019-20 है। तथापि एआरआर के सूचकांकन का प्रयोजन, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2018-19 के लिए लागू 3.45% का सूचकांकन गुणक लागू किया है न कि वर्ष 2019-20 के लिए लागू 4.26% का सूचकांकन गुणक। टीएमआईएलएल एआरआर की संख्या को संशोधित करे।	वर्ष 2019-20 के लिए डब्ल्यूपीआई 4.26% सुविचार में लेते हुए 2019-20 के लिए संशोधित एआरआर 92.40 करोड़ रु. के स्थान पर 93.13 करोड़ रु. होगा। इस को सुविचार में लिया जाए।  तथापि, बाद में टीएमआईएलएल ने 20 फरवरी 2020 के अपने ई-मेल में, के द्वारा कार्यशील पूंजीगत घटकों को सुविचार में लेने की संसूचना देते समय बताया कि कार्यशील पूंजी में वृद्धि के आधार पर जैसी ऊपर चर्चा की गई है और 4.26% के डब्ल्यूपीआई गुणक लागू करने के बाद वर्ष 2019-20 के लिए संशोधित एआरआर 93.62 करोड़ रु. होगा, और उसे सुविचार में लेने का अनुरोध किया।
ग.	राजस्व अनुमान:	
(i).	प्रस्तावित दरों पर राजस्व आकलन में टीएमआईएलएल ने खंड 9.1.1. के अनुसार तट प्रहस्तन प्रभारों से आय को 99.93 रु. प्रति एमटी के हिसाब से सुविचार में लिया है। उक्त तट प्रहस्तन प्रभार के अतिरिक्त टीएमआईएलएल ने प्लॉट अथवा हुक स्थान पर 33.74 रु. प्रति एमटी की दर से	तट प्रहस्तन प्रभार की परिभाषा को पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति 2016 में दी गई परिभाषा के अनुसार संशोधित कर दिया गया है। परिभाषा सभी कार्यकलापों के लिए व्यापक है। तथापि, प्रशुल्क के प्रयोजन से दरों को केओपीटी के दरमानों के अनुरूप

	<p>लदान प्रभारों से राजस्व को भी सुविचार में लिया है। इस संबंध में, यह बताया जाता है कि टीएमआईएलएल द्वारा यथाप्रस्तावित तट प्रहस्तन प्रभार की परिभाषा बताती है कि कार्गो को हुक स्थान पर लदान सहित, स्टैकिंग स्थान पर उतरायी और प्रहस्तन आयात कार्गो के मामले में सुपुर्दगी के लिए लदान तथा निर्यात के मामले में इसके विपरीत, श्रम की उपस्कर सहिता बिना आपूर्ति के लिए मिश्रित प्रभार शामिल है। टीएमआईएलएल यह स्पष्ट करे कि सुपुर्दगी के लिए प्लॉट अथवा हुक बिंदु पर अतिरिक्त राजस्व पर सुविचार क्यों किया गया है जब कि उक्त कार्यकलाप पहले ही टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित परिभाषा के अनुसार तट प्रहस्तन प्रभारों में शामिल कर लिया गया है।</p>	<p>और यह भी कि वास्तविक कार्यकलापों के अनुरूप विभक्त किया गया है जैसा घ (v) में हमारे उत्तर में स्पष्ट किया गया है। चूंकि कार्यकलाप विभिन्न प्रकार के कार्गो, निर्यात या आयात, प्राप्ति या प्रेषण की विधि के लिए भिन्न होते हैं, इसीलिए प्रभार विभिन्न भागों में दिये गए हैं और किसी अतिरिक्त राजस्व पर सुविचार नहीं किया गया है।</p>
घ.	दरमान	
(i).	<p>टीएमआईएलएल प्रस्तावित दरमान में “ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण” और “पोतांतरण” की वर्तमान परिभाषा के संशोधन के पीछे का मूलाधार स्पष्ट करे।</p>	<p>(i) प्रस्तावित दरमान में “ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण” और “पोतांतरण” की वर्तमान परिभाषा के संशोधन के पीछे का मूलाधार</p> <p>मौजूदा परिभाषा में रेखांकित विवरण जोड़ा गया है:</p> <p>‘ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण’ का अर्थ होगा पोत प्रचालन में अधिक उत्पादकता / दक्षता अर्जित करने के लिए कार्गो के पोत तट / तट से पोत स्थानांतरण प्रचालन के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त विशेष सेवाएं दोनों ऑन-बोर्ड और ऑन-शोर जिन्हे आन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों अथवा लदान/उतराई प्रभारों अथवा विविध प्रभारों के अधिकार क्षेत्र के भीतर शामिल नहीं किया गया है और प्राकृति में अनुपंगी हैं और इनमें से कुछेक पोत प्रचालन के दौरान बेहतर उत्पादकता/कार्यकुशलता प्राप्त करने के लिये जरूरी हैं।</p> <p>ऐसा ‘ऑन-बोर्ड प्रभारों और ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के बीच अंतर दर्शाने की स्पष्टता के लिए किया गया है। ऑन-बोर्ड प्रभारों का अर्थ मात्र पोत लदान/उतरायी प्रचालनों के लिए मानवशक्ति की आपूर्ति करना है जबकि पोत प्रचालन के दौरान कई अतिरिक्त सेवाएं भी अपेक्षित होती है, जैसे:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- मास्टर द्वारा प्रदान की गई स्टोवेज योजना के अनुसार लदान/उतरायी</li> <li>- पोत क्रेनों और ढीले गेयरों की जांच करना।</li> <li>- लदान/उतरायी परिचालन करने के लिए अपेक्षित स्लिंग और गियर</li> <li>- लदान अथवा पोत से उतरायी पर कार्गो का मिलान</li> <li>- निर्यात पोत के लदान के लिए निभार और बांधने का समान उपलब्ध कराना।</li> <li>- निर्यात पोतों में बांधने के लिए अथवा आयात ब्रेक बल्क पोतों के लिए खोलने के लिए मानवशक्ति उपलब्ध कराना।</li> <li>- परिचालन की सुरक्षा के लिए पर्यवेक्षकों की तैनाती सहित कार्गो की उतरायी अथवा लदान परिचालन का सामान्य पर्यवेक्षण।</li> </ul> <p>संगत भाग में कुछ अन्य सेवाओं का उल्लेख भी किया गया है। ये सेवाएं ऑन-बोर्ड प्रभारों के दाये में नहीं आती हैं। अतः अधिक स्पष्टता लाने के लिए परिभाषा को संशोधित किया गया है।</p>

		<p>“पोतांतरण”</p> <p>पोतांतरण की परिभाषा वही रखी गई है जो पिछले दरमानों में है।</p>
(ii).	<p>प्रस्तावित दरमान के भाग 2 (xv) में “तट प्रहस्तन प्रभारों” की परिभाषा अंतर्विष्ट करने के पीछे का मूलाधार स्पष्ट करें। प्रस्तावित परिभाषा की समीक्षा की जाये और पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति 2016 में दी गई परिभाषा के अनुरूप आशोधन किया जाए। फलस्वरूप, टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरमानों के भाग 9 में तट प्रहस्तन प्रभारों को निर्धारित करने के लिए महसूस की गई जरूरत को स्पष्ट किया जाए।</p>	<p><b>“तट प्रहस्तन प्रभारों” की परिभाषा को अंतर्विष्ट करने का मूलाधार</b></p> <p>इस समय ‘तट प्रहस्तन’ की परिभाषा टीएमआईएलएल के दरमानों में नहीं है। ‘तट प्रहस्तन’ की परिभाषा और दरें केओपीटी के दरमानों में मौजूद हैं। चूंकि सेवाओं की प्राकृति समान है और तट प्रहस्तन सेवाएं टीएमआईएलएल द्वारा प्रदान की जा रही हैं, यह महसूस किया गया कि परिभाषा और साथ ही लागू दरें टीएमआईएलएल के दरमानों में अंतर्विष्ट की जाएं।</p> <p>वर्तमान में, टीएमआईएलएल के मौजूदा दरमानों में यथानिर्दिष्ट कार्यकलाप, वार प्रभार प्राप्त कर रहा है। तथापि, केओपीटी के दरमानों के साथ मिलान करने और केओपीटी को रॉयल्टी भुगतान के प्रयोजन से ‘तट प्रहस्तन’ की परिभाषा को अंतर्विष्ट करने और उसी के अनुसार प्रभार प्राप्त करने का प्रस्ताव किया गया है।</p> <p>परिभाषा को पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति 2016 में दी गई परिभाषा के अनुरूप आशोधित कर दिया गया है।</p>
(iii).	<p>मौजूदा दरमान में, टीएमआईएलएल के पास घाटशुल्क प्रभारों और ऑन-बोर्ड प्रभारों के प्रत्येक प्रभाग में “अन्य कोई कार्गो जो ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं है” एक अवशिष्ट प्रविष्टि थी। अब टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित दरमानों की उक्त अनुसूचियों में इस प्रविष्टि को विलुप्त करने का प्रस्ताव किया है। तथापि, इस दरमानों के खंड 3 (viii) बनाए रखा है जो किसी कार्गो को अनिर्दिष्ट श्रेणी में वर्गीकृत करने से पहले अनुपालन करने की प्रक्रिया बताती है। टीएमआईएलएल यह स्पष्ट करे कि वह अनिर्दिष्ट कार्गो पर क्या प्रशुल्क उगाहेगा।</p>	<p>‘ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं कोई अन्य कार्गो’ के लिए प्रभारों को सभी मदों के लिए “परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जों” के साथ शामिल कर दिया गया है।</p>
(iv).	<p>टीएमआईएलएल ने खंड 12.1 क्रमांक 8 में 25 एमटी से अधिक की फार्कलिफ्ट के उपस्कर किराया प्रभार के लिए अतिरिक्त दर का प्रस्ताव किया है। तथापि, यह देखा गया है कि टीएमआईएलएल ने फार्म 4 में उक्त प्रस्तावित दर के संबंध में राजस्व प्रभार को लेखबद्ध नहीं किया है। टीएमआईएलएल फार्म 4 में तदनुसार राजस्व को लेखबद्ध करे।</p>	<p>टीएमआईएलएल के पास पहले ही 32 एमटी क्षमता की एक फार्कलिफ्ट है। इसके अतिरिक्त पिछले प्रशुल्क चक्र के दौरान, टीएमआईएलएल ने ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए 45 एमटी क्षमता के 2 नग रीच स्टैकर क्रेन भी चालू की हैं। कभी कभी ऐसे उपस्कर, सामान्य तट प्रहस्तन से इतर प्रयोजन के लिए अपेक्षित हो जाते हैं जैसे पैकटों की मरम्मत, ट्रेलर से ट्रेलर को पोतांतरण आदि। चूंकि ऐसी अपेक्षा सामान्य कार्यकलापों के दौरान नहीं की जा सकती कोई राजस्व दर्शाया नहीं गया है।</p>
(v).	<p>प्रस्तावित दरमान में ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण, लदान/उतरायी/री स्टैकिंग प्रभार और दुलाई प्रभार शामिल है। टीएमआईएलएल द्वारा तट प्रहस्तन प्रभारों के लिए प्रस्तावित परिभाषा में, तट प्रहस्तन में वे सेवाएं शामिल हैं जिनके लिए प्रभार उपरोक्त मदों के लिए मदवार दरें</p>	<p>टीएमआईएलएल को केओपीटी दरमान के अनुसार केओपीटी को रॉयल्टी देनी होती है और केओपीटी के दरमानों में तट प्रहस्तन दरें शामिल हैं।</p> <p>केओपीटी के दरमानों का संबंधित भाग नीचे उद्धृत किया जाता है:</p>



प्रभारित होती है। इस स्थिति में, तट		“	
एस.6	तट प्रहस्तन प्रभार		
एस.6.1	विदेशी कार्गो से तट प्रहस्तन प्रभार निम्नलिखित दरों पर उगाहा जायेगा:		
क्र.सं.	विवरण	दर- प्रति टन या उसका एक भाग पर रूपए में	
		कार्गो का हुक प्वाईट से/ तक भंडारण प्वाईट तक से अंतरण निहित तट प्रहस्तन सेवा (जिसमें आयात के लिए हुब प्वाईट पर लदायी और भंडारण प्वाईट पर उतरायी और निर्यात के लिए भंडारण प्वाईट पर लदायी और हुक प्वाईट पर उतरायी शामिल है।	सुपुर्दगी के लिए भंडारण स्थान पर लदायी प्राप्ति के दौरान भंडारण स्थान पर उतरायी निहित, तट प्रहस्तन सेवा
		एचडीसी पर प्रहस्तित	एचडीसी पर प्रहस्तित
2	लौहा तथा स्टील; पाइप और ट्यूबें;	112.93	55.62
3	अन्य सभी ब्रेक बल्क कार्गो जिनके लिए अन्यथा दर निर्धारित नहीं की गई है – (प्रति पैकेज या इकाई वजन)		
i)	5 टन से कम तक	37.65	18.54
ii)	5 टन से 10 टन से कम तक	70.58	34.76
iii)	10 टन से 20 टन से कम तक	141.16	69.53
iv)	20 टन से 40 टन से कम तक	188.21	92.70
v)	40 टन एवं उससे अधिक	76.43	185.41
6	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो जो विनिर्दिष्ट नहीं किए गए हों (अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से उतारे गए कार्गो (नौभारित/नौभारित किए जाने वाले से के अलावा))		
i)	जब कार्गो बर्थ पर उतारा गया कार्गो उसी बर्थ के समोपार्त भंडारण क्षेत्र में भंडारित किया जाता है और आखिरकार उक्त भंडारण क्षेत्र से सुपुर्द किया जाता है, अथवा विलोमतः (निर्यात के मामले में); तट प्रहस्तन प्रभार की	84.70	41.71

		परिभाषा के अधीन उन कवर्ड स्थानों में अतिरिक्त लदाई/उतराई और/अथवा परिवहन की अपेक्षा किए बिना।		
	ii)	जब बर्थ पर उतारा गया कार्गो समान बर्थ के समर्पित भंडारण क्षेत्र से इतर किसी क्षेत्र (गोदी के भीतर) में भंडारित किया जाता है, और आखिरकार उक्त भंडारण क्षेत्र से डिलीवर किया जाता है, अथवा विलोमतः (निर्यातों के मामले में); तट प्रहस्तन प्रभार की परिभाषा के अधीन उन कवर्ड स्थानों में अतिरिक्त लदाई/उतराई और/अथवा परिवहन की अपेक्षा किए बिना।	103.49	41.71
	एस.6.3	<b>शुष्क बल्क कार्गो के हीपिंग/उच्च हीपिंग और/अथवा प्रेषण संबंधी सेवाओं के लिए प्रभार</b>		
		शुष्क बल्क कार्गो के हीपिंग/उच्च हीपिंग और/अथवा प्रेषण संबंधी सेवाओं के लिए प्रभारों की उगाही निम्नलिखित दरों पर की जायेगी:		
	क्र.सं.	विवरण	प्रति टन अथवा उसके एक भाग पर टन रुपये में	
	एस.6.3.1	एचडीसी स्थित भंडारण क्षेत्र/हुक पाइंट पर शुष्क बल्क कार्गो की हीपिंग/उच्च हीपिंग	14.45	प्रति एमटी
	एस.6.3.2	क) एचडीसी की एमएचसी बर्थ के माध्यम से प्रहस्तित रेल वाहित कार्गो के लिए सफाई, ट्रिमिंग, लेवल लगाने, लाइम स्प्रे और तुलाई सहित प्रेषण संबंधी सेवाएं  टिप्पणी: यदि किसी कारण, पत्तन द्वारा तुलाई की सेवाएं उपलब्ध नहीं करायी जा सकती तो केओपीटी के दरमानों में एस 16.1 के क्रमांक 6 पर उपलब्ध तुलाई प्रभारों को छूट के रूप में समझा जा सकता है।	21.31	प्रति एमटी
		ख) एचडीसी की एमएचसी बर्थ के माध्यम से सड़क मार्ग वाहित कार्गो के लिए प्रेषण संबंधी सेवाएं  टिप्पणी: यदि किसी कारण, पत्तन द्वारा तुलाई की सेवाएं उपलब्ध नहीं करायी जा सकती तो केओपीटी के दरमानों में एस 16.1 के क्रमांक 6 पर उपलब्ध तुलाई प्रभारों को छूट के रूप में समझा जा सकता है।	8.67	प्रति एमटी
	<p>उक्त के आलोक में स्टैण्डिकरण नीचे दिये जाते हैं:-</p> <p>(i) टीएमआईएलएल के दरमानों को केओपीटी के दरमानों के साथ मिलान करने का उद्देश्य रॉयल्टी भुगतानों में विसंगतियों और असंगतियों से बचने के लिए उक्त ढांचे का प्रस्ताव किया गया है।</p> <p>(ii) टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरमान केओपीटी के</p>			

		<p>दरमानों के समान हैं।</p> <p>प्रस्तावित दरमानों में लागू सेवाएं, दरें और भागों को निम्नवत् सारणीबद्ध किया जा सकता है:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>कार्गो का ब्यौरा</th><th>सेवाएं</th><th>दरमान का लागू भाग</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>आयात शुष्क बल्क</td><td>हुक प्वाइंट से भंडारण प्वाइंट तक, हुक प्वाइंट पर लदान, भंडारण प्वाइंट पर अंतरण और उतरायी सहित</td><td>भाग 9.1 (1)</td></tr> <tr> <td></td><td>भंडारण स्थान पर स्टैकिंग/हीपिंग/उच्च हीपिंग</td><td>भाग 9.3 (2)</td></tr> <tr> <td></td><td>सड़क मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के लिए लदान</td><td>भाग 7.1 (1) या (2)</td></tr> <tr> <td></td><td>रेल मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के लिए लदान</td><td>भाग 7.1 (1) या (2)</td></tr> <tr> <td></td><td>रेल मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के प्रेषण संबंधी सेवाएं</td><td>भाग 9.3 (1)</td></tr> <tr> <td></td><td>जेटी/डैक की सफाई और जल छिड़काव</td><td>भाग 9.3 (3)</td></tr> <tr> <td>आयात ब्रेक बल्क</td><td>हुक प्वाइंट से भंडारण प्वाइंट तक, हुक प्वाइंट पर लदान, भंडारण प्वाइंट पर अंतरण और उतरायी सहित</td><td>भाग 9.1 (2) या (3)</td></tr> <tr> <td></td><td>सड़क मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के लिए लदान</td><td>भाग 7.1 (3) या (4)</td></tr> <tr> <td></td><td>रेल मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के लिए लदान</td><td>भाग 7.1 (6) या (7)</td></tr> <tr> <td></td><td>रेल मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के प्रेषण संबंधी सेवाएं</td><td>भाग 9.3 (1)</td></tr> <tr> <td></td><td>भंडारण के समय लकड़ी के निभार/रेत के थैलों से स्टैकिंग</td><td>भाग 9.3 (4)</td></tr> <tr> <td>निर्यात ब्रेक बल्क</td><td>रेल द्वारा प्राप्ति के समय खोलना और साइडिंग में प्रहस्तन</td><td>भाग 7.1 (6) या (7)</td></tr> <tr> <td></td><td>रेल द्वारा प्राप्ति पर प्रेषण संबंधी सेवाएं</td><td>भाग 9.3 (1)</td></tr> <tr> <td></td><td>सड़क मार्ग से प्राप्ति के समय उतराई</td><td>भाग 7.1 (3) या (4)</td></tr> <tr> <td></td><td>भंडारण स्थान से हुक स्थान तक तट प्रहस्तन सेवाएं। भंडारण स्थान पर लदान, अंतरण और हुक स्थान पर उतरायी</td><td>भाग 9.1 (4) या (5)</td></tr> <tr> <td></td><td>भंडारण के समय लकड़ी के निभार आदि से स्टैकिंग</td><td>भाग 9.3 (4)</td></tr> <tr> <td>निर्यात शुष्क बल्क</td><td>रेल द्वारा प्राप्ति के समय खोलना और साइडिंग में प्रहस्तन</td><td>भाग 7.1 (8)</td></tr> <tr> <td></td><td>रेल द्वारा प्राप्ति पर प्रेषण संबंधी सेवाएं</td><td>भाग 9.3 (1)</td></tr> <tr> <td></td><td>रेल और सड़क मार्ग से प्राप्ति के समय भंडार यार्ड में पेलोडर से स्टैकिंग</td><td>भाग 7.1 (1)</td></tr> <tr> <td></td><td>भंडारण स्थान से हुक स्थान तक तट प्रहस्तन सेवाएं। भंडारण स्थान पर लदान, अंतरण और हुक स्थान पर उतरायी</td><td>भाग 9.1 (1)</td></tr> <tr> <td></td><td>जेटी/डैक की सफाई और जल छिड़काव</td><td>भाग 9.3 (3)</td></tr> </tbody> </table>	कार्गो का ब्यौरा	सेवाएं	दरमान का लागू भाग	आयात शुष्क बल्क	हुक प्वाइंट से भंडारण प्वाइंट तक, हुक प्वाइंट पर लदान, भंडारण प्वाइंट पर अंतरण और उतरायी सहित	भाग 9.1 (1)		भंडारण स्थान पर स्टैकिंग/हीपिंग/उच्च हीपिंग	भाग 9.3 (2)		सड़क मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के लिए लदान	भाग 7.1 (1) या (2)		रेल मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के लिए लदान	भाग 7.1 (1) या (2)		रेल मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के प्रेषण संबंधी सेवाएं	भाग 9.3 (1)		जेटी/डैक की सफाई और जल छिड़काव	भाग 9.3 (3)	आयात ब्रेक बल्क	हुक प्वाइंट से भंडारण प्वाइंट तक, हुक प्वाइंट पर लदान, भंडारण प्वाइंट पर अंतरण और उतरायी सहित	भाग 9.1 (2) या (3)		सड़क मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के लिए लदान	भाग 7.1 (3) या (4)		रेल मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के लिए लदान	भाग 7.1 (6) या (7)		रेल मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के प्रेषण संबंधी सेवाएं	भाग 9.3 (1)		भंडारण के समय लकड़ी के निभार/रेत के थैलों से स्टैकिंग	भाग 9.3 (4)	निर्यात ब्रेक बल्क	रेल द्वारा प्राप्ति के समय खोलना और साइडिंग में प्रहस्तन	भाग 7.1 (6) या (7)		रेल द्वारा प्राप्ति पर प्रेषण संबंधी सेवाएं	भाग 9.3 (1)		सड़क मार्ग से प्राप्ति के समय उतराई	भाग 7.1 (3) या (4)		भंडारण स्थान से हुक स्थान तक तट प्रहस्तन सेवाएं। भंडारण स्थान पर लदान, अंतरण और हुक स्थान पर उतरायी	भाग 9.1 (4) या (5)		भंडारण के समय लकड़ी के निभार आदि से स्टैकिंग	भाग 9.3 (4)	निर्यात शुष्क बल्क	रेल द्वारा प्राप्ति के समय खोलना और साइडिंग में प्रहस्तन	भाग 7.1 (8)		रेल द्वारा प्राप्ति पर प्रेषण संबंधी सेवाएं	भाग 9.3 (1)		रेल और सड़क मार्ग से प्राप्ति के समय भंडार यार्ड में पेलोडर से स्टैकिंग	भाग 7.1 (1)		भंडारण स्थान से हुक स्थान तक तट प्रहस्तन सेवाएं। भंडारण स्थान पर लदान, अंतरण और हुक स्थान पर उतरायी	भाग 9.1 (1)		जेटी/डैक की सफाई और जल छिड़काव	भाग 9.3 (3)
कार्गो का ब्यौरा	सेवाएं	दरमान का लागू भाग																																																																		
आयात शुष्क बल्क	हुक प्वाइंट से भंडारण प्वाइंट तक, हुक प्वाइंट पर लदान, भंडारण प्वाइंट पर अंतरण और उतरायी सहित	भाग 9.1 (1)																																																																		
	भंडारण स्थान पर स्टैकिंग/हीपिंग/उच्च हीपिंग	भाग 9.3 (2)																																																																		
	सड़क मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के लिए लदान	भाग 7.1 (1) या (2)																																																																		
	रेल मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के लिए लदान	भाग 7.1 (1) या (2)																																																																		
	रेल मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के प्रेषण संबंधी सेवाएं	भाग 9.3 (1)																																																																		
	जेटी/डैक की सफाई और जल छिड़काव	भाग 9.3 (3)																																																																		
आयात ब्रेक बल्क	हुक प्वाइंट से भंडारण प्वाइंट तक, हुक प्वाइंट पर लदान, भंडारण प्वाइंट पर अंतरण और उतरायी सहित	भाग 9.1 (2) या (3)																																																																		
	सड़क मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के लिए लदान	भाग 7.1 (3) या (4)																																																																		
	रेल मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के लिए लदान	भाग 7.1 (6) या (7)																																																																		
	रेल मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के प्रेषण संबंधी सेवाएं	भाग 9.3 (1)																																																																		
	भंडारण के समय लकड़ी के निभार/रेत के थैलों से स्टैकिंग	भाग 9.3 (4)																																																																		
निर्यात ब्रेक बल्क	रेल द्वारा प्राप्ति के समय खोलना और साइडिंग में प्रहस्तन	भाग 7.1 (6) या (7)																																																																		
	रेल द्वारा प्राप्ति पर प्रेषण संबंधी सेवाएं	भाग 9.3 (1)																																																																		
	सड़क मार्ग से प्राप्ति के समय उतराई	भाग 7.1 (3) या (4)																																																																		
	भंडारण स्थान से हुक स्थान तक तट प्रहस्तन सेवाएं। भंडारण स्थान पर लदान, अंतरण और हुक स्थान पर उतरायी	भाग 9.1 (4) या (5)																																																																		
	भंडारण के समय लकड़ी के निभार आदि से स्टैकिंग	भाग 9.3 (4)																																																																		
निर्यात शुष्क बल्क	रेल द्वारा प्राप्ति के समय खोलना और साइडिंग में प्रहस्तन	भाग 7.1 (8)																																																																		
	रेल द्वारा प्राप्ति पर प्रेषण संबंधी सेवाएं	भाग 9.3 (1)																																																																		
	रेल और सड़क मार्ग से प्राप्ति के समय भंडार यार्ड में पेलोडर से स्टैकिंग	भाग 7.1 (1)																																																																		
	भंडारण स्थान से हुक स्थान तक तट प्रहस्तन सेवाएं। भंडारण स्थान पर लदान, अंतरण और हुक स्थान पर उतरायी	भाग 9.1 (1)																																																																		
	जेटी/डैक की सफाई और जल छिड़काव	भाग 9.3 (3)																																																																		
(vi).	भाग 9 (तट प्रहस्तन सेवाएं) के अंतर्गत टिप्पणी संख्या 9.2 बताती है कि तट प्रहस्तन सेवाओं में सड़क मार्ग / रेल मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के लिये भंडारण बिंदु पर लदान निहित है अथवा सड़क मार्ग / रेल मार्ग द्वारा प्राप्ति के समय भंडारण में उतराई निहित है और उन पर खंड 7 (लदाई/उतराई/स्टैकिंग) और खंड 9.3 के अनुसार अलग से	ऊपर पहले ही स्पष्ट कर दिया गया है।																																																																		

	प्रभार लिया जायेगा। यह देखा गया है कि प्रस्तावित टिप्पणी संख्या 9.2 खंड 2(xv) में प्रस्तावित तट प्रहस्तन प्रभारों की परिभाषा के प्रतिकूल है। टीएमआईएलएल टिप्पणी संख्या 9.2 की तट प्रहस्तन प्रभारों की परिभाषा के साथ समीक्षा करे, इसकी भी समीक्षा की जानी है जैसा हमने पहले के पैरा में अनुरोध किया है।	
घ.	<b>पूर्वावधि अतिरेक</b>	
	<p><b>प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 3.1.2 अनुबद्ध करता है कि ऐसे परिचालकों के मामले में जो न्यायालय नहीं गए हों, इन दिशानिर्देशों को प्रवासन की अवधि तक अधिशेष /घाटा 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार संव्यवहारित किया जाएगा।</b></p> <p><i>"विद्यमान प्रशुल्क नियत करते समय आश्रित पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में वास्तविक और वित्तीय निष्पादनों की समीक्षा की जायेगी। यदि निष्पादनों में पूर्वानुमानों की तुलना में 20% से अधिक अथवा कम परिवर्तन देखा जाता है तो प्रशुल्क को बाद में समायोजित किया जायेगा। ऐसा करते समय प्राप्त किये जा चुके लाभ/हानि का 50% प्रशुल्क को संशोधित करते समय समंजित किया जायेगा।"</i></p> <p>इसलिए, टीएमआईएलएल वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन चक्र में विश्वास में लिए गए आकलनों, जैसा तत्कालीन प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत पूर्व के प्रशुल्क संशोधन के साथ समीक्षा करते हुए एक विवरण प्रस्तुत करे और यदि कोई वास्तविक और वित्तीय प्रतिमानों में +/-20% का विचलन होता है तो आकलित एआरआर में आवश्यक संशोधन करे।</p>	<p>2016-17 से 2018-19 की अवधि के लिए पूर्वावधि अतिरेक की गणना के अनुसार यह देखा जा सकता है कि प्राधिकरण ने 6.88 करोड़ रु. का अतिरेक कल्पित किया था और तदनुसार टीएमआईएलएल के समीक्षा आवेदन पर पिछले जारी किये गए आदेश में (सितंबर, 2017 में जारी आदेश) दरें घटा दी थीं। लेकिन उसी अवधि के लिए वास्तविक अतिरेक 2.09 करोड़ रु. था।</p> <p>(टीएमआईएलएल ने पूर्वावधि गणना प्रस्तुत की है)</p>

7.2. अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते समय, टीएमआईएलएल ने संशोधित फार्म - 1 प्रस्तुत किया और उसमें माल सूची और विविध देनदारों के आंकड़े अंतर्विष्ट किये हैं, जैसा ऊपर चर्चा की गई है। संशोधित एआरआर परिकलन, टीएमआईएलएल द्वारा यथाप्रस्तुत, नीचे दिया जाता है।

(राशि रु. में)

क्र.सं.	विवरण	वर्ष1- 2016-17	वर्ष2- 2017-18	वर्ष3- 2018-19
(1).	<b>कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)</b>			
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	528179213	718943327	793111517
(ii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	21831705	4949154	5423192
	<b>कुल व्यय 1=(i)+(ii)</b>	<b>550010918</b>	<b>723892481</b>	<b>798534709</b>
(2).	<b>उन मवों का समंजन जहां आईएनडीएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और आईजीएपी के आंकड़ों में भिन्नता पाई जाती है।</b>			
(i).	आदि मूर्त ब्लाक के अमूर्त के रूप में मूवमेंट के कारण मूल्यहास में वचत	18941440	28959154	39613220
(ii).	वर्थ #13 की आस्तियों का प्रतिस्थापन दायित्व	61292434	-11307166	-13143172
(iii).	वर्थ #13 का अनवाईडिंग प्रतिस्थापन दायित्व	-21831705	-4949154	-5423192
(iv).	हापरों को खोलने पर हानि	-	2683543	-

क्र.सं.	विवरण	वर्ष1- 2016-17	वर्ष2- 2017-18	वर्ष3- 2018-19
	<b>समायोजनों का योग 2=(i)+(ii)+ (iii)+(iv)</b>	58402169	15386377	21043856
(3).	<b>घटाएँ समायोजन:</b>			
(i).	पत्तन को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	79091765	88460415	104795882
(ii).	ऋणों पर व्याज			
(iii).	वित्त पट्टे पर व्याज			
(iii).	अप्राप्य और संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान			
(iv).	कम खपत वाली माल सूची के लिए प्रावधान			
(v).	निर्माण लागत- आईएफआरआईसी -12			
(vi).	अन्य प्रावधान, यदि कोई हो			
	<b>3 का योग = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)+3(vi)]</b>	<b>79091765</b>	<b>88460415</b>	<b>104795882</b>
(4).	<b>जमा: ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार</b>	60717967	67464039	79922228
(5).	<b>सभी समायोजनों के पश्चात् कुल व्यय (5 = 1+2+4-3)</b>	590039289	718282482	794704911
(6).	<b>क्रमांक 5 का औसत व्यय = [ वाई 1 + वाई 2 + वाई 3 ] / 3</b>	701008894		
(7).	<b>नियोजित पूंजी</b>			
	(i). सकल स्थायी आस्तियां (संपत्ति, प्लांट और उपस्कर) Y3 के 31 मार्च को या Y3 के 31 दिसम्बर को जो बीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया हो।(आईजीएपी को अनुसार)	1104259006		
	(ii). जमा: प्रगति अधीन कार्य के Y3 के 31 मार्च को या Y3 के 31 दिसम्बर को जो बीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया हो।(लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	33650686		
	(iii). जमा: कार्यशील पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार	93528228		
	(क). माल सूची	15280348		
	(ख). विभिन्न देनदार	14792000		
	(ग). रोकड़	63455880		
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग	<b>93528228</b>		
	<b>(iv). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)]</b>	<b>1231437919</b>		
(8).	<b>नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिलाभ क्रमांक 7(iv)</b>	197030067		
(9).	<b>वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) 31 मार्च 2019 को [(6)+ (8) ]</b>	898038961		
(10).	<b>वर्ष वाई4 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर सूचकांकन उदाहरण यदि वाई4 2019-20 के लिए है तब लागू डब्ल्यूपीआई 4.26% है और वर्ष वाई4 के लिए सूचकांकित एआरआर होगा (9) x 1.0426)</b>	<b>936295421</b>		
(11).	<b>अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)</b>	<b>936295421</b>		
(12).	<b>अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान, ऊपर क्रमांक 11 पर आकलित, पर राजस्व आकलन</b>	899979627		
<b>13</b>	<b>राजस्व अंतर</b>	<b>36315794</b>		

8.1 17 अक्टूबर, 2019 को इस मामले में केओपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। संयुक्त सुनवाई में टीएमआईएलएल और केओपीटी ने अपने अपने निवेदन रखे।

8.2 जैसा संयुक्त सुनवाई में चर्चा हुई, केओपीटी ने 10 मार्च, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कीं। केओपीटी की टिप्पणियों को हमारे 11 मार्च 2020 के पत्र के द्वारा फीडबैक टिप्पणियों के रूप में टीएमआईएलएल को भेज दिया गया। टीएमआईएलएल ने 18 मार्च, 2020 को अपना उत्तर दिया।

9. इसके अतिरिक्त, हमारे 19 दिसंबर, 2019 के पत्र के द्वारा केओपीटी से निम्नलिखित मुद्दों पर कुछ सूचना/स्पष्टीकरण मांगा गया था। अनुस्मारकों के बावजूद भी केओपीटी ने वांछित सूचना नहीं भेजी।

- (i). एआरआर के परिकलन पर टिप्पणियां।
- (ii). वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए 17.14 लाख टन के औसत यातायात की पुष्टि।
- (iii). प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व आकलन पर टिप्पणियां।
- (iv). टीएमआईएलएल द्वारा अपने प्रस्तावित दरमानों और मौजूदा दरमानों में प्रस्तावित परिवर्तनों/संशोधनों को उजागर करते हुए टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत तुलनात्मक विवरण पर टिप्पणियां।
- (v). 2019 दिशानिर्देशों के खंड 1.9 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के अनुसार अलग से करार करने के संबंध में टीएमआईएलएल से समन्वय करना। टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी के साथ किये गए करार की एक प्रति, दोनों पक्षों द्वारा विधिवत् हस्ताक्षरित, प्रस्तुत की जाए।

10. इसी बीच, टीएमआईएलएल ने 7 जनवरी 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा टीएमआईएलएल के मौजूदा दरमानों को वैधता का 1 जुलाई, 2019 से 31 मार्च, 2020 तक या नई दरों के अनुमोदन होने तक, जो भी पहले हो, विस्तार करने का अनुरोध किया। टीएमआईएलएल द्वारा किये गए अनुरोध के आधार पर और प्रशुल्क में निर्वात से बचने के लिए, इस प्राधिकरण ने 11 फरवरी 2020 के आदेश संख्या टीएमपी/8/2016-टीएमआईएलएल के द्वारा टीएमआईएलएल के मौजूदा प्रशुल्क की वैधता 1 जुलाई 2019 से 31 मार्च 2020 तक या टीएमआईएलएल द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर नई दरों के अनुमोदन तक जो भी पहले हो, का विस्तार किया।

11. इस मामले में संयुक्त सुनवाई संबंधी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए निवेदनों का सार उनको पृथक रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

12. इस मामले की संक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के हवाले से निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:-

- (i). टीएम इंटरनैशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) के दरमान पिछली बार 17 सितंबर 2016 के आदेश संख्या टीएमपी/8/2016-टीएमआईएलएल के द्वारा अनुमोदित किये गए थे। यह आदेश भारत के राजपत्र में 10 अक्टूबर 2016 के राजपत्र संख्या 369 में अधिसूचित हुआ था। उक्त आदेश के अनुसार, तब प्रचलित दरों को 7% तक घटा दिया गया था सिवाए घाटशुल्क दर और परियोजना कार्गो के ऑन-बोर्ड उपस्कर सहायता प्रभार के लिए प्रति टन प्रभार के। तत्पश्चात्, टीएमआईएलएल द्वारा 22 जनवरी 2016 को दायर समीक्षा आवेदन के आधार पर, इस प्राधिकरण ने 21 जुलाई 2017 के आदेश संख्या टीएमपी/83/2016-टीएमआईएलएल द्वारा सितंबर 2016 के आदेश से पहले प्रचलित दरों में 1 सितंबर, 2017 से 31 मार्च 2019 तक प्रशुल्क में 4.85% की घटौती प्रभावित की।
- (ii). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए एमओएस द्वारा उन बीओटी प्रचलकों के लिये प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी किये जो पहले प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शसित थे। पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी किये जाने के परिणामस्वरूप, टीएमआईएलएल के प्रशुल्क निर्धारण का कार्य प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने के लिए जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं द्वारा शासित होगा।
- (iii). इस पृष्ठभूमि में, टीएमआईएलएल ने 1 अक्टूबर, 2019 को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने वाले कार्यगत दिशानिर्देशों के अंतर्गत अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव दायर किया। टीएमआईएलएल का उक्त प्रस्ताव और मामले की संक्रिया के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण पर इस विश्लेषण में सुविचार किया जाता है।

- (iv). केओपीटी ने टीएमआईएलएल निशेष प्रयोजन के साधन (एसपीवी) के रूप में शामिल करने और गोदी संख्या 12 से संबंधी पृथक खातों के बारे में बताया है कि इसके द्वारा टीएमआईएलएल के पिछले सामान्य संशोधन में दिए गए अनुदेश अभी तक मान्य है। तदनुसार, केओपीटी ने प्राधिकरण से टीएमआईएलएल को उचित निदेश जारी करने का अनुरोध किया है। इस संबंध में यह स्मरण दिलाया जाता है कि टीएमआईएलएल को विशेष प्रयोजन के रूप में शामिल करने एवं टीएमआईएलएल द्वारा पृथक खाते प्रस्तुत करने संबंधी मामलों का प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल के पिछले सामान्य संशोधन आदेशों में विस्तार पूर्वक समाधान कर दिया है। तदनुसार, जैसाकि इस प्राधिकरण ने पूर्व में बताया है कि अनुज्ञप्तिधारी द्वारा अनुज्ञप्त परिसरों के अलावा अन्य क्षेत्रों में कार्य करने और उसके द्वारा तैयार खातों में अपने सभी प्रचालनों के परिणामों का शामिल करने पर पृथक खाते तैयार करने होते हैं। बीओटी मामलों में इसकी मूल आवश्यकता होती है कि पत्तन परियोजना के सकल बोलीदाता को अनुज्ञप्ति करार के अंतर्गत अपने कार्य करने के लिए एक एसपीवी बनाना होता है। भू-स्वामी पत्तन के लिए यह आवश्यक है ऐसा एसपीवी बना लिया जाए इसके पश्चात् वह ऐसी पृथक निर्मित संख्या के साथ अनुज्ञप्ति करार करे। हमें इसके कारण ज्ञात नहीं है परंतु ऐसा लगता नहीं है कि केओपीटी ने निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया है। केओपीटी के लिए यह आवश्यक है कि वह यह सुनिश्चित करे कि अनुज्ञप्तिधारी एक अलग एसपीवी बनाए और पृथक खाते रखे तब तक यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए गए पृथक खातों पर कोई गंभीर आपत्ति प्रकट नहीं की है। तथापि, इस प्राधिकरण द्वारा टीएमआईएलएल ने पृथक खातों पर विश्वास करने को टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए गए पृथक खातों का अनुमोदन न समझा जाए।
- (v). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 2.1 प्रत्येक बीओटी प्रचालक से वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) के निर्धारण की अपेक्षा करता है जो प्रस्ताव के प्रस्तुत करते समय तत्काल पहले के तीन वर्षों (वाई1), (वाई2) और (वाई3) के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार वास्तविक व्ययों के योग की औसत है तथा यह प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के और इस प्राधिकरण द्वारा जारी प्रक्रिया दिशानिर्देशों के खंड 2.2, 2.3.1 और 2.3.2 में निर्धारित कुल अपवर्जनों के अधीन होगा जमा वाइ3 के 31 मार्च को ली गई नियोजित पूंजी के 16% पर प्रतिफल लिया जायेगा जो एक व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार/लागत लेखकार द्वारा विधिवत प्रमाणित हो।
- (ख). टीएमआईएलएल ने तीन वर्षों अर्थात् 2016-17 (वर्ष1), 2017-18 (वर्ष2) और 2018-19 (वर्ष3) के लिए व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित पृथक्कृत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के आधार पर एआरआर का निर्धारण किया है। वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के वर्षों के वास्तविक व्यय का औसत योग निकालने के लिए टीएमआईएलएल द्वारा संबंधित वर्षों के सुविचारित कुल प्रचालन व्यय से देखा जाता है कि टीएमआईएलएल के संबंधित वर्षों के पृथक्कृत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे इंडएएस के अनुसार बनाये गए हैं।
- (ग). खंड 2.3.2 अनुबद्ध करता है कि यदि इंडएएस और आईजीएपी के अंतर्गत सूचित आंकड़ों कोई विचलन होता है तो इंडएएस आंकड़ों अपवर्जित करते हुए और आईजीएपी के अनुसार आंकड़ों को सुविचार में लेते हुये एआरआर में समायोजन किया जाये। टीएमआईएलएल के पृथक्कृत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे इंडएएस के अनुसार हैं। इस प्रकार टीएमआईएलएल ने एआरआर परिकलन में आदि मूर्त ब्लॉक के अमूर्त के रूप में मूव करने के कारण मूल्यहास में समायोजन, बर्थ सं. 13 की आस्तियों के प्रतिस्थापन दायित्व, बर्थ संख्या 13 को खालने के प्रतिस्थापन दायित्व और हॉपर का विघटन करने में हानि की मदों को आईजीएपी के अनुसार लेखबद्ध करने के लिए दिशानिर्देशों की स्थिति के अनुरूप वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए क्रमशः 5.84 करोड़ रु., 1.54 करोड़ रु. और 2.10 करोड़ रु. तक का समायोजन करने के लिए संवर्धन किया दर्शाया है। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत गणना और कि टीएमआईएलएल द्वारा उक्त समायोजनों की मात्रा व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार द्वारा प्रमाणित है पर विचार करने के पश्चात्, टीएमआईएलएल द्वारा समंजन के लिए सुविचारित राशि, जैसी ऊपर चर्चा की गई है, पर भरोसा किया जाता है।
- (घ). एआरआर का निर्धारण करते समय टीएमआईएलएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2, 2.3.1 और 2.3.2 में निर्धारित उन व्ययों का अपवर्जन किया है जो एआरआर परिकलन में ग्राह्य नहीं हैं। टीएमआईएलएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 और कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 2.2, 2.3.1 और 2.3.2 में निर्धारित उपबंधों के अनुसार निम्नलिखित समायोजन किये हैं जिन का विशेष उल्लेख किया जा रहा है:



- (i) प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 का खंड 2.2 अन्य बातों के साथ-साथ यह अनुबद्ध करता है कि वीओटी प्रचालक द्वारा स्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी/राजस्व का प्रशुल्क परिकलन के लिए यथाग्राह्य लागत के रूप में अनुमेय नहीं होगा जिनकी बोली प्रक्रिया 29 जुलाई, 2003 से पहले पूरी हो गयी है, एआरआर परिकलन करते समयक प्रशुल्क परिकलन में अगले उच्चतम बोली लगाने वाले तक हिसाब में ली जायेगी।
- टीएमआईएलएल एक वीओटी प्रचालक है जो 2003 जुलाई पूर्व काल में आता है। इस प्रकार, टीएमआईएलएल के मामले में, टीएमआईएलएल द्वारा लाइसेंस प्रदाता पत्तन केओपीटी को प्रदत्त राजस्व हिस्सा आगामी उच्च बोली कर्ता की सीमा तक लागत की मद के रूप में ग्राह्य है। तदनुसार, वर्ष 2016-17 के पृथक्कृत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं यथा प्रदर्शित राजस्व हिस्सा का 76.77% वर्ष 2017-18 और 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के पृथक्कृत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं यथा प्रदर्शित राजस्व हिस्सा का 76.26% को टीएमआईएलएल द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुरूप एआरआर परिकलन के लिए सुविचार में लिया गया है। ऐसा अनुपालन तब भी किया गया था जब टीएमआईएलएल के प्रशुल्क 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत निर्धारित किये जा रहे थे।
- (ii). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.3.1(ii) के अनुसार, ऋण पर व्याज, अप्राप्य और संदिग्ध उधारों के लिए प्रावधान, कम खपत वाली माल सूची आदि को अपवर्जित किया जाना है। टीएमआईएलएल ने अपने पृथक्कृत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में ऋण पर व्याज, अप्राप्य और संदिग्ध उधारों के लिए प्रावधान, कम खपत वाली माल सूची पर कोई व्यय नहीं दर्शाया है।
- (ड). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के और इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.2, 2.3.1 और 2.3.2 में निर्धारित उपबंधों के अनुसार और समंजनों के आधार पर, जैसी ऊपर चर्चा की गयी है टीएमआईएलएल प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.4 के अनुसार वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिये 70.10 करोड़ रु के औसत व्यय पर पहुंचा है।
- (vi). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.5 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के अनुसार टीएमआईएलएल ने नियोजित पूंजी के आंकड़े निकाले हैं। नियोजित पूंजी में 31 मार्च, 2019 को सकल अचल परिसंपत्तियां आईजीएपी के अनुसार 110.43 करोड़ रु. जमा प्रगतिशील पूंजीगत कार्य के 3.37 करोड़ रु शामिल हैं। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत गणना फार्म 7 में व्यवसायरत सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित है।
- (ख). प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.6 में कार्यशील पूंजी के निर्धारण के मानदंड अनुबद्ध है। कार्यशील पूंजी में मालसूची, विविध देनदार और भुगतान शेष शामिल है। अतिरिक्त पूंजी की सूची की सीमा एक वर्ष का औसत उपभोग होगा और सूची की अन्य मदों के मामले में यह सीमा ईंधन को छोड़ कर भंडारों के छह माह का औसत उपयोग होगा। नकदी शेष की सीमा एक माह का नकद व्यय होगा करारगत बाध्यताओं और पट्टा किराया/अनुज्ञप्ति शुल्क को विविध देनदार माना जाएगा।
- (ग). (i). टीएमआईएलएल ने ईंधन और कार्यार्थी स्पेयर्स को छोड़कर 1.53 करोड़ रु तक की माल सूची पर सुविचार किया है, जो 6 महीने के औसत उपभोग के लिए प्रतीत होती है जैसा वर्ष 2018-19 के पृथक्कृत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शाया गया है (यानी 3.06 करोड़ रु/ 2=1.53करोड़ रुपए) इसे विश्लेषण में सुविचार में लिया जाता है। टीएमआईएलएल ने यह पुष्टि की है कि उसके पास उस तारीख को कोई पूंजीगत पुर्जे नहीं थे।
- (ii). टीएमआईएलएल ने राजस्व हिस्से के किसी अग्रिम भुगतान पर सुविचार नहीं किया है, क्योंकि उसने पुष्टि की है कि उसका ऐसा कोई संविदात्मक दायित्व नहीं है। तथापि, टीएमआईएलएल द्वारा 14000 वर्ग मीटर की पृष्ठ भूमि के आरंभिक आवंटन के समय तथा

बाद में 54000 वर्ग मीटर और 9000 वर्ग मीटर की खाली भूमि केओपीटी द्वारा टीएमआईएलएल को आबंटित की गई केओपीटी के पास 1.48 करोड़ रु. की राशि का जमानती जमा करवाया था और बिजली आपूर्ति पर जमानती जमा को टीएमआईएलएल द्वारा विविध देनदारों के रूप में लिया है।

इस संबंध में, यह उल्लेख किया जाता है कि टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी के पास जमानती जमा को विविध देनदार के रूप में नहीं लिया जा सकता। क्योंकि टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी को किया गया यह भुगतान भूमि के अतिरिक्त भुगतान के समय किया गया था और यह भी कि यह विशिष्ट रूप से वर्ष 2016-17 से 2018-19 के बीच नहीं किया गया, ये वे वर्ष हैं जो एआरआर के निर्धारण के लिये विचाराधीन हैं।

- (iii). टीएमआईएलएल ने 6.34 करोड़ रु. के रोकड़ शेष को सुविचार में लिया है जो एक महीने का औसत प्रचालन व्यय मूल्यहास को छोड़कर, प्रतीत होता है, जैसा कि वर्ष 2018-19 के लेखा परीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शाया गया है  $[(79.31 \text{ करोड़ रु.} - 3.16 \text{ करोड़ रु.}) / 12 = 6.34 \text{ करोड़ रु.}]$

(घ). अतः उपरोक्त के आधार पर, कार्यशील पूंजी टीएमआईएलएल द्वारा यथासुविचारित 9.35 करोड़ रु. के स्थान पर 7.87 करोड़ रु. सुविचार में ली जाती है।

(ङ). जैसा ऊपर स्पष्ट किया गया है, कार्यशील पूंजी सहित कुल नियोजित पूंजी टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रस्तावित 123.14 करोड़ रु. के स्थान पर 121.66 करोड़ रु. निकलती है।

(vii). प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.7 के अनुसार, संशोधित नियोजित पूंजी पर 16% की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिफल की गणना की जाती है जो 19.47 करोड़ रुपए है जिसे वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) के परिकलन में माना जाता है।

(viii). एआरआर में तीन वित्त वर्षों 2016-17 से 2018-19 के व्यय के औसत के साथ 16% आरओसीई शामिल है। तदनुसार, आकलित एआरआर 89.57 करोड़ रुपए है। इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.8 के अनुसार वर्ष 2019-20 के लिए लागू डब्लूपीआई की 100% की दर से उक्त एआरआर को सूचकांकित किया जाता है जो 4.26% है। टीएमआईएलएल द्वारा आकलित सूचकांकित एआरआर 93.63 करोड़ रुपए के स्थान पर हमारे द्वारा यथा आशोधित सूचकांकित एआरआर 93.38 करोड़ रुपए बनता है।

(ix). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 3.1.2 अनुबद्ध करता है कि उन प्रचालकों के मामले में जिन्होंने न्यायालयों से संपर्क नहीं किया है, इस दिशानिर्देश के अंतर्गत पहले प्रशुल्क निर्धारण की अवधि तक के अतिरिक्त/घाटों को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के अनुसार निपटाया जाये। नीचे पुनः उद्धृत है:-

**"विद्यमान प्रशुल्क नियत करते समय आश्रित पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में वास्तविक और वित्तीय निष्पादनों की समीक्षा की जायेगी। यदि निष्पादनों में पूर्वानुमानों की तुलना में 20% से अधिक अथवा कम परिवर्तन देखा जाता है तो प्रशुल्क को बाद में समायोजित किया जायेगा। ऐसा करते समय प्राप्त किये जा चुके लाभ/हानि का 50% प्रशुल्क को संशोधित करते समय समंजित किया जायेगा।"**

टीएमआईएलएल के पिछले प्रशुल्क 17 सितंबर, 2016 के आदेश संख्या टीएमएमपी/8/2016-टीएमआईएलएल द्वारा नियत किये गए थे और बाद में वर्ष 2016-17 से 2018-19 के आकलनों पर भरोसा करते हुए 21 जुलाई 2017 के आदेश संख्या टीएमएमपी/83/2016-टीएमआईएलएल के द्वारा समीक्षा की गई। इस प्रकार, 21 जुलाई, 2017 के समीक्षा आदेश द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के आकलनों और इसी अवधि के वास्तविकों पर भरोसा किया गया। अतः प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 3.1.2 के अनुपालन में निर्धारण के लिए विश्लेषण किया जाना है।

(x). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 की अवधि के पूर्वावधि की गणना प्रस्तुत की है। उस पर निम्नवत् चर्चा की जाती है:-

- (क). वर्ष 2016-17 से 2018-19 की अवधि के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात क्रमशः 1.42 एमएमटीपीए, 1.67 एमएमटीपीए, और 2.05 एमएमटीपीए है जो कुल मिलाकर 5.14 एमएमटीपीए बनता है जबकि जुलाई 2017 के प्रशुल्क आदेश में आकलित सदृश अवधि के लिए यह कुल 3.60 एमएमटीपीए था। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद केओपीटी ने टीएमआईएलएल द्वारा दिये गए यातायात के आंकड़ों पर अपनी कोई टिप्पणी नहीं दी। केओपीटी से किसी प्रतिकूल टिप्पणी के अभाव में, टीएमआईएलएल द्वारा सूचित किये गए यातायात को सुविचार में लिया जाता है। यातायात में 42.97% का सकारात्मक विचलन देखा जाता है।
- (ख). पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने 12 जून, 2015 के पत्र के द्वारा भारत के महान्यायवादी की राय संसूचित की है कि प्रचालक द्वारा अर्जित वास्तविक आय की गणना उनके लेखापरीक्षित लेखाओं के आधार पर सुविचार में ली जानी चाहिए न कि काल्पनिक आय के आधार पर। इसलिए, पूर्वावधि के विश्लेषण के प्रयोजन से, टीएमआईएलएल के वर्ष 2016-17 से 2018-19 के पृथक्कृत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दी गई वास्तविक को सुविचार में लिया जाता है। वास्तविक आय और आकलित आय के बीच सदृश तुलना के लिए समीक्षा आदेश में सुविचारित आकलित प्रचालन आय को 4.85% घटा दिया गया था। यह घटौती समीक्षा आदेश में की गई थी।
- (ग). टीएमआईएलएल के वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए पृथक्कृत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में यथा प्रदर्शित व्ययों को सुविचार में लिया गया है, सिवाए निम्नलिखित के:
- (i). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.8.1 में अंतर्विष्ट अनुवद्धता के अनुरूप और पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनायी गई पद्धति के अनुरूप टीएमआईएलएल द्वारा राजस्व हिस्से को दूसरे उच्चतम बोलीकर्ता द्वारा उद्धरत राजस्व हिस्से की सीमा तक लागत मद के रूप में सुविचार में लिया है।
  - (ii). टीएमआईएलएल ने मूल्यहास पर यह ध्यान रखकर आईजीएपी के अनुसार सुविचार किया है कि टीएमआईएलएल के पिछले संशोधन के दौरान मूल्यहास के आकलन आईजीएपी के अनुसार थे।
- (घ). लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार केओपीटी द्वारा टीएमआईएलएल को संसदय टर्मिनल मूल्य 2.30 करोड़ रु. है। यह मान्य करते हुए कि यह भुगतान 30 वर्ष की अवधि के लिए देय है। जुलाई 2017 के आदेश द्वारा दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारित करते समय वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए तब वार्षिकीकृत वर्तमान मूल्य आकलित किया गया था। उसे ही टीएमआईएलएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के वास्तविक में लिया है, जिस पर विश्लेषण में सुविचार में लिया जाता है।
- यह भी, 2005 के दिशानिर्देशों के आधार पर पिछली समीक्षा के समय अपनायी गई पद्धति के अनुरूप, टीएमआईएलएल ने आवधि जमा पर ब्याज आय पर सुविचार नहीं किया है और दायित्वों को अव वित्त और विविध आय के अंतर्गत लौटाने की अपेक्षा नहीं है।
- (ङ). (i). 2005 के दिशानिर्देशों के आधार पर पिछली समीक्षा के समय अपनायी गई पद्धति के अनुरूप नियोजित पूंजी को निवल स्थायी आस्तियां जमा 2005 दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार कार्यशील पूंजी सुविचार में लिया जाता है।
- (ii). पृथक्कृत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शायी गई निवल स्थायी आस्तियां इंडएएस पर आधारित हैं। इसलिए वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आईजीएपी के अनुसार नियोजित पूंजी के निर्धारण के लिए टीएमआईएलएल द्वारा उपलब्ध करायी गई व्यवसायगत चार्जित लेखाकार द्वारा प्रमाणित गणना के आधार पर, टीएमआईएलएल द्वारा गणना में ली गई निवल स्थायी आस्तियां वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए क्रमशः 36.14 करोड़ रु., 65.64 करोड़ रु. और 64.70 करोड़ रु. हैं।

- (iii). कार्यशील पूंजी की गणना प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.9.9. की अनुबद्धता के अनुरूप की गई है, जैसी नीचे चर्चा की गई है:-
- (क). चूंकि कोई संपदा आय अथवा रेलवे टर्मिनल प्रहस्त प्रभार नहीं हैं अतः विविध देनदार शून्य हैं। तथापि, विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के लिए 141.61 लाख रु. का जमानती जमा की राशि को सुविचार में लिया गया है जैसा टीएमआईएलएल के पिछले प्रशुल्क समीक्षा आदेश में किया गया था।
- (ख). मालसूची को वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत के 50% पर सुविचार में लिया है।
- (ग). रोकड़ शेष एक माह के रोकड़ व्यय के समान है।
- (घ). टीएमआईएलएल ने किसी चालू देयता पर विचार नहीं किया है। कार्यशील पूंजी निकालने के लिये चालू देयताओं पर भी विचार किया गया है। जैसा टीएमआईएलएल के पिछले सामान्य संशोधन में किया गया था, हल्दिया प्रभाग की चालू देयताओं के एक अनुपात को हल्दिया प्रभाग की चालू आस्तियों को डाला गया है जैसा पृथक्कृत लेखाओं में दिया गया है, चालू आस्तियों के आंकड़ों में लागू किया गया है जैसा ऊपर विश्लेषण में परिकलित किया गया है। परिणामस्वरूप, कार्यशील पूंजी वर्ष 2016-17 में शून्य है और वर्ष 2017-18 में 1.57 करोड़ रु. तथा 2018-19 में 2.90 करोड़ रु. है।
- (iv). इस प्रकार कार्यशील पूंजी में आशोधन के कारण, आशोधित नियोजित पूंजी वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए; टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित; क्रमशः 43.17 करोड़ रु., 75.37 करोड़ रु. और 74.05 करोड़ रु. के प्रति वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए क्रमशः 36.14 करोड़ रु., 67.22 करोड़ रु. और 67.60 करोड़ रु. निकलती है।
- (च). 2016-17 से 2018-19 के आकलन और समान अवधि के वास्तविकों की समीक्षा के लागत विवरण की प्रति **अलुनगनक-1** के रूप में संलग्न है। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित वास्तविकों की आकलनों के साथ तुलना का सार नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

विवरण	2016-17 से 2018-19 वर्षों का पूर्णयोग स्पष्ट शब्दों में (रु. करोड़ में)		परिवर्तन % में
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार आकलन	वास्तविक	
यातायात (एमएमटीपीए में)	3.60	5.14	42.78%
कुल प्रचालन आय	173.85	251.61	44.73%
कुल व्यय, एफएमई घटा एफएमआई, मूल्यहास और उपरिव्यय सहित	133.02	210.27	58.07%
प्रतिफल पूर्व अतिरेक/घाटा	40.82	41.34	1.27
नियोजित पूंजी (औसत)	53.05	64.14	7.42

नियोजित पूंजी पर टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित औसत वार्षिक प्रतिफलका व्यौरा, नीचे की सारणी में दर्शाया गया है:-

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	2016-17	2017-18	2018-19	औसत
(i).	टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित प्रतिफल पूर्व वास्तविक अतिरेक/घाटा	14.44	9.57	17.33	13.78

(ii).	वास्तविक नियोजित पूंजी	36.14	67.22	67.60	56.99
(iii).	नियोजित पूंजी पर वास्तविक प्रतिफल प्रतिशत में	39.96%	14.23%	25.63%	24.18%
(iv).	नियोजित पूंजी पर @16% प्रतिफल में परिवर्तन	149.75%	-11.06%	60.19%	51.13%

(छ). महालेखा परीक्षक की राय के साथ पठित प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.13 के अनुसार, पिछली प्रशुल्क अवधि की वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय निष्पादन की समीक्षा में + अथवा - 20% से अधिक भिन्नता होती है तो तब ऐसे उपार्जित लाभ/हानि को अगली प्रशुल्क अवधि में 50% तक समायोजित किया जाए।

उक्त विश्लेषण से यह देखा जा सकता है कि भौतिक प्रतिमानों में परिवर्तन यानी वास्तविक प्रहस्त यातायात और नियोजित पूंजी पर प्रतिफल के संदर्भ में वित्तीय निष्पादन सकारात्मक है और वह 20% से अधिक है। अतः यह वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए टीएमआईएलएल के पूर्वावधि अतिरेक के समंजन का मामला बनता है।

महालेखा परीक्षक की राय के अनुसार, यदि भौतिक एवं वित्तीय प्रतिमानों में भिन्नता 20% से अधिक होती है तो प्रचालक को 20% अधिशेष रखने की अनुमति होगी। केवल वही अतिरेक जो 20% से अधिक है उसे ही बांटा जा सकता है अर्थात् प्रचालक एवं उपयोगकर्ता के मध्य 50:50 की हिस्सेदारी होगी। संक्षेप में, भावी प्रशुल्क में समायोजन पर विचार करते हुए प्रचालक 60% अतिरिक्त अधिशेष रखेगा और उपयोगकर्ता 40% अधिशेष रखेगा।

तदनुसार, वर्ष 2016-17 से 2018-19 के निवल अतिरिक्त अधिशेष का 40% यानी 5.51 करोड़ रु.  $\times 40\% = 2.20$  करोड़ रु. को चालू प्रशुल्क चक्र के तीन वर्षों में समायोजन के लिए सुविचार में लिया जाना है। इस प्रकार सूचकांकन एआरआर को घटाते हुए 0.73 करोड़ रु. के प्रभाव को सुविचार में लेते हुए 93.38 करोड़ रु. के एआरआर पर विचार किया गया है।

(xi). तदनुसार, संशोधित अधिकतम सूचकांकित एआरआर 92.65 करोड़ रु बनता है। एआरआर परिकलन का व्योरा, हमारे द्वारा यथाआशोधित, **अनुलग्नक-II** पर सलग्न है। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत अधिकतम सूचकांकित एआरआर और हमारे द्वारा निकाले गये पिछली अवधि के अतिरेकों को समायोजित करने के पश्चात संशोधित अधिकतम सूचकांकित एआरआर का सारांश नीचे दिया जाता है:-

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	टीएमआईएलएल द्वारा यथाप्रस्तुत अनुसार एआरआर परिकलन	विश्लेषण में यथासुविचारित अनुसार एआरआर परिकलन
1	औसत ग्राह्य व्यय 2016-17, 2017-18 और 2018-19	70.10	70.10
2	31.03.2019 तक जारी प्रगतिधीन पूंजीगत कार्य सहित 31.03.2019 तक नियोजित पूंजी और मानदंडों के अनुसार कार्यशील पूंजी	123.14	121.66
3	नियोजित पूंजी पर 16% की दर से प्रतिफल	19.70	19.47
4	31 मार्च 2019 को एआरआर (4=1+3)	89.80	89.57
5	वर्ष 2019-20 में लागू डब्ल्यूपीआई की 100% की दर से एआरआर का सूचकांकन (वर्ष 2019-20 के लिये 4.26%)	93.63	93.38
6	घटाये - एआरआर परिकलन में 2016-17, 2017-18 और 2018-19 वर्षों के लिये पिछली अवधि के अतिरेकों का समायोजन	-	(-) 0.73
7	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर)	93.63	92.65

- (xii). (क). प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.10 के अनुसार, दरमान प्राप्त करने के लिए बीओटी प्रचालक द्वारा वर्ष वाई 1, वाई 2, वाई 3 के दौरान वास्तविक प्रहस्तित यातायात के औसत पर विचार किया जाएगा जो संबन्धित पत्तन द्वारा विधिवत प्रमाणित होगा। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए औसत यातायात 1.71 एमएमटीपीए माना है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, केओपीटी ने टीएमआईएलएल द्वारा दिये गए यातायात के आंकड़ों पर कोई टिप्पणी नहीं दी है। केओपीटी द्वारा किसी प्रतिकूल टिप्पणी के अभाव में, टीएमआईएलएल द्वारा सूचित किये गए यातायात को सुविचार में लिया जाता है। इसलिए उसे विश्लेषण में लिया जाता है।
- (ख). प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.11.1 के अनुसार, बीओटी प्रचालक को व्यावसायिक निर्णय के आधार पर बाजार की स्थितियों के अनुसार आकलित एआरआर की सीमा में दरों का निर्धारण करने की छूट है और दरमान अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर तैयार करे जो व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित हो।
- प्रस्तावित दरमान तैयार करते समय टीएमआईएलएल ने कुछेक मदों में यथास्थिति बनाए रखने का प्रस्ताव किया है और कुछेक मदों में वृद्धि और कुछेक मदों में कमी का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित परिवर्तनों से टीएमआईएलएल द्वारा उगाही किये जा रहे मौजूदा प्रशुल्क पर समग्र प्रभाव 8.82% की औसत वृद्धि देखने को मिल रही है।
- टीएमआईएलएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.11.1 के अनुसार अपेक्षित वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए तुल्य औसत यातायात पर प्रस्तावित दरमानों में प्रशुल्क की प्रत्येक मद के राजस्व आकलन की विस्तृत गणना दी है ताकि 90 करोड़ रु. तक का राजस्व वसूल हो सके। टीएमआईएलएल द्वारा यथानिर्धारित उक्त राजस्व आकलन विवरण चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित है।
- (ग). सड़क मार्ग द्वारा तटीय स्टील और रेल मार्ग द्वारा तटीय स्टील से आय के आकलन में, टीएमआईएलएल ने प्रेषण संबंधी सेवाओं और निभारों को रखने और हटाने के संबंध में तटीय रियायती दर के 60% पर सुविचार किया है। 7 जनवरी 2005 के आदेश संख्या टीएमपी/4/2004-सामान्य में अंतर्विष्ट भारत सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार, कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, पोत-तट अंतरण और घाटशुल्क सहित क्वे से भंडारण यार्ड तक अंतरण के लिए सभी प्रहस्तन प्रभारों को रियायत दी जानी है। प्रेषण संबंधी प्रभार और निभार को लगाने और हटाने संबंधी सेवाएं, तटीय रियायत नीति के अंतर्गत नहीं आती हैं। इसलिए, सड़क मार्ग द्वारा तटीय स्टील से और रेल मार्ग द्वारा तटीय स्टील से आय का आकलन करते समय प्रेषण संबंधी सेवाएं और निभार लगाने व हटाने संबंधी सेवाओं पर किसी रियायती प्रशुल्क पर विचार न किया जाए। उक्त आशोधन के कारण प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय का आकलन 90.02 करोड़ रु. निकलता है।
- (घ). पूर्व के पैरा में निकाले गए एआरआर परिकलन के अनुसार, पूर्वावधि अतिरेक के समंजन के पश्चात् 92.65 करोड़ रु. निकलता है। प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर 90.02 करोड़ रु. का राजस्व आकलन अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर है, इस तरह 2.63 करोड़ रु. का अंतर रह जाता है जिसे टीएमआईएलएल द्वारा आरक्षित छोड़ दिया है।
- (ङ). अपने निवेदन में, केओपीटी ने यह कहा है कि केओपीटी और टीएमआईएलएल के बीच हुए लाइसेंस करार के अनुसार, टीएमआईएलएल, केओपीटी के दरमानों में दी गई दरों पर प्रशुल्क की उगाही करने का पात्र है और जबकि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरें केओपीटी की दरों से अधिक हैं। इस संबंध में, केओपीटी को यह संसूचित किया गया कि टीएमआईएलएल द्वारा दायर प्रस्ताव प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के अनुरूप है।
- (xiii). टीएमआईएलएल के पहले के सामान्य संशोधन की भांमि, केओपीटी ने बताया है कि टीएमआईएलएल वर्थ संख्या 13 (पूर्व में वर्थ संख्या 12) पर लाइसेंस करार के अनुसार कंटेनर प्रहस्तन का पात्र नहीं है। इस संबंध में, जैसा कि टीएमआईएलएल के पहले पारित आदेश में उल्लेख किया गया था कि, पुनः दोहराया जाता है कि लाइसेंस करार में यथा अनुबद्ध वर्थ संख्या 12 में प्रहस्तन के लिए ग्राह्य कार्गो में कंटेनरयुक्त कार्गो भी शामिल है और इसलिए, यह केओपीटी और टीएमआईएलएल पर निर्भर करता है कि वे इस मुद्दे को परस्पर सुलझा लें।



- (xiv). मौजूदा सोपाधिकता और उन सोपाधिकताओं जिनमें टीएमआईएलएल ने मौजूदा सोपाधिकताओं में संशोधन/विलोपन का प्रस्ताव किया है अथवा नए प्रावधान लागू करने का प्रस्ताव किया है उनका तुलनात्मक विवरण टीएमआईएलएल द्वारा संशोधन प्रस्ताव के लिए दी गयी टिप्पणियों/कारणों के साथ प्रस्तावित संशोधनों को स्वीकार करने अथवा अस्वीकार करने की अनुशंसा के लिए दिये गए कारणों के साथ **अनुलग्नक-III** के रूप में संलग्न है। टीएमआईएलएल द्वारा दी गयी टिप्पणियों पर विचार करते हुये अनुमोदित मौजूदा सोपाधिकताओं में प्रस्तावित संशोधन/विलोपन और उन पर हमारी टिप्पणियाँ/विश्लेषण उक्त **अनुलग्नक-III** में दिए गए हैं।
- (xv). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.12 के अनुसार, दरमानों को संबंधित वर्ष के 1 जनवरी से 31 दिसंबर, के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भारत सरकार द्वारा घोषित विचलन के 60% की सीमा तक मुद्रास्फीति के प्रति वार्षिक सूचकांकित किया जायेगा। ऐसे समंजित दरमान संबंधित वर्ष के 1 मई से लागू होंगे और आगामी वर्ष की 30 अप्रैल तक प्रभावी रहेंगे। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस मामले में वर्ष 2019-20 में सूचकांकन को एआरआर में और दरमान निकालने के लिये पहले ही सुविचार में ले लिया गया है। दरमान में अगला वार्षिक सूचकांकन ऐसी तारीख से लागू होगा जिस तारीख से संशोधित दरमान प्रभावी होंगे। इस प्रभाव की एक टिप्पणी दरमानों में अंतर्विष्ट की जाती है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान, इस प्राधिकरण द्वारा घोषित दिये जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 60% तक स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन हैं। पहला वार्षिक सूचकांकन सूचकांकन ऐसी तारीख से लागू होगा जिस तारीख से संशोधित दरमान प्रभावी होंगे। बाद के वर्षों के लिये सूचकांकन संबंधित वर्ष की 01 मई से लागू होगा और आगामी वर्ष की 30 अप्रैल तक लागू रहेगा। टीएमआईएलएल द्वारा सूचकांकित दरमान केओपीटी, प्रयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को सूचित किया जायेगा।
- (xvi). प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 1.9 में अनुबद्धता के अनुसार, टीएमआईएलएल और लाइसेंस प्रदाता पत्तन केओपीटी, को प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 का पालन में अलग से करार करने का पहले ही अनुरोध किया गया है। टीएमआईएलएल द्वारा किये गये निवेदन से यह पता चलता है कि अलग से करार वे केओपीटी से वार्ता कर रहे हैं। टीएमआईएलएल और केओपीटी को सलाह दी जाती है कि वे इस पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से एक महीने के भीतर अलग से करार करें और उसकी एक प्रति प्राधिकरण को भेजें।
- (xvii). टीएमआईएलएल के मौजूदा दरमानों की वैधता में पिछली बार 31 मार्च, 2020 या संशोधित दरमानों के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक, जो भी पहले हो, तक विस्तार किया गया था। जब तक यह आदेश प्रभावी होगा, तब तक जून 2020 के आस पास का समय होगा। ऐसी स्थिति में, मौजूदा दरमानों की वैधता को 1 अप्रैल, 2020 से संशोधित दरमानों के प्रभावी होने तक विस्तारित समझा जाये।
- (xviii). 17 सितंबर, 2016 के आदेश संख्या टीएमपी/8/2016-टीएमआईएलएल, जैसा पैरा 12 (vii) में पहले ही उल्लेख किया गया है, पहले सुविचारित 306.41 लाख रु. के अतिरिक्त को भावी प्रशुल्क चक्र में टीएमआईएलएल को क्रेडिट किया जाना है ऐसा माननीय न्यायालय की अनुमति के अधीन होगा या वशर्तें टीएमआईएलएल रिट याचिका सं. 2011 की 20969 (डब्ल्यू) के न्यायालयी मामले को वापस ले या माननीय न्यायालय से इस प्राधिकरण को उसे प्रभावी करने की अनुमति ले।
- (xix). यह भी स्मरण कराया जाता है कि अक्तूबर, 2011 के समीक्षा आदेश में 2002-03 से सितंबर 2007 की अवधि की ग्राह्य लागत और अनुज्ञेय प्रतिफल के अतिरिक्त 2352.43 लाख रु. की राशि का अतिरिक्त अधिशेष आकलित किया गया था। टीएमआईएलएल द्वारा उक्त राशि संबंधित पक्षों को लौटायी जानी है। यह राशि टीएमआईएलएल की रिट अपीलों के परिणाम के और माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय के समक्ष हमारे प्राधिकरण की प्रति आपत्तियों के अधीन है।

13.1. परिणामस्वरूप, और उपयुक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल के संशोधित एसओआर तथा सोपाधिकताओं मानक अनुमोदित करता है जिन्हे अलग से अधिसूचित किया गया है। संशोधित दरमान तथा संशोधित सोपाधिकताओं के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के लागू होने की तारीख पृथक आदेश दिनांक 1 जून 2020 में पहले से निदिरिष्ट तारीख ही होगी और संशोधित एसओआर के लागू होने की तारीख से 3 वर्षों की अवधि के लिए लागू होगा। प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा अन्यथा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।



13.2. जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 7 में अनुबद्ध है टीएमआईएलएल इस प्राधिकरण को प्रहस्तित कार्गो यातायात और पोत बर्थ दिवस उत्पादन संबंधी वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। टीएमआईएलएल को वार्षिक रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के 90 दिन के भीतर प्रस्तुत करनी होगी। समय-समय पर इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित अन्य कोई सूचना भी टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत की जायेगी।

13.3. विचलनों का विश्लेषण प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के आगामी सामान्य समीक्षा के समय किया जायेगा और अतिरिक्त अतिरिक्त का समंजन अगले चक्र के लिए निर्धारित किये जाने वाले प्रशुल्क निर्धारण के समय किया जायेगा जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को खंड 3.2.1 और 3.2.2 में अनुबद्ध है।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./95/2020-21]

### अनुलग्नक-I

#### टीएम इंटरनैशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) वर्ष 2016-17 से 2018-19 के पूर्वावधि विश्लेषण के लिए समेकित आय व लागत विवरण

(राशि रु. में)

क.सं.	विवरण	21 जुलाई 2017 के समीक्षा आदेश संख्या टीएमपी/83/2016-टीएमआईएलएल सुविचारित अनुमान			वास्तविक		
		2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
	यातायात (सी.ट. में)	11,60,500	11,71,500	12,65,000	14,21,178	16,75,634	20,45,699
I	कुल प्रचालन व्यय	562,974,139	56,80,24,612	60,74,66,465	73,43,45,241	81,38,71,075	96,78,34,677
II	प्रचालन लागतें						
	प्रचालन तथा प्रत्यक्ष श्रम	9,13,47,803	9,35,94,959	9,58,97,395	5,74,11,717	8,71,36,316	7,09,05,031
	अनुरक्षण श्रम	91,74,900	94,00,603	96,31,857	4,41,72,012	7,31,23,531	7,15,92,217
	उपस्कर चालन लागत	3,76,22,160	3,85,47,665	4,05,99,412	3,72,78,545	4,07,84,904	5,49,54,729
	रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी	2,95,40,986	3,17,73,789	3,42,06,501	6,07,17,967	6,74,64,039	7,99,22,228
	उपस्कर किराया	6,10,662	6,25,684	6,41,076	-	-	-
	पट्टा किराये	2,81,76,623	2,95,85,454	3,10,64,727	4,68,89,810	3,74,18,354	3,98,41,472
	बीमा	31,99,077	66,77,774	68,42,047	30,58,202	41,36,230	57,79,462
	अन्य व्यय	7,79,78,880	8,05,88,648	9,19,52,120	1,47,26,977	1,43,45,268	1,81,05,863
	मूल्यहास	4,39,69,667	5,63,48,597	7,12,69,456	4,35,64,526	5,45,02,960	7,12,54,178
	प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय	8,52,20,702	8,73,17,131	8,94,65,133	26,98,68,259	30,94,44,117	36,58,94,321
	सामान्य उपरिव्यय	13,78,552	14,12,464	14,47,211	79,98,395	1,94,56,108	1,15,59,872
	संपत्ति, संयंत्र व उपकरण की बिक्री पर हानि						6,359
	हॉपर को विघटित करने पर हानि (खाते में नहीं, परंतु सुविचारित क्योंकि यह आईजीएपी के अनुसार है)				-	26,83,543	-
	योग	408,320,011	43,58,72,768	47,30,16,935	58,56,86,410	71,04,95,369	78,98,15,731
V	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	154,754,128	13,21,51,844	13,44,49,530	14,86,58,831	10,33,75,706	17,80,18,946

VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)						
	रिजर्व करार के अनुसार प्राप्ति योग्य छूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य	93,556	1,06,705	1,21,693	93,556	1,06,705	1,21,693
	अन्य आय	-	-	-	-	-	-
	<b>योग</b>	<b>93,556</b>	<b>1,06,705</b>	<b>1,21,693</b>	<b>93,556</b>	<b>1,06,705</b>	<b>1,21,693</b>
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)						
	भविष्य निधि में अंशदान	43,72,993	44,80,568	45,90,790	43,52,879	77,87,112	48,89,179
	<b>योग</b>	<b>43,72,993</b>	<b>44,80,568</b>	<b>45,90,790</b>	<b>43,52,879</b>	<b>77,87,112</b>	<b>48,89,179</b>
VIII	एफएमआई घटा एफएमई (VI) - (VII)	(42,79,436)	(43,73,864)	(44,69,097)	(42,59,323)	(76,80,407)	(47,67,486)
IX	अधिशेष-व्याज और कर पूर्व (V) + (VIII)	150,474,691	12,77,77,980	12,99,80,433	14,43,99,509	9,56,95,298	17,32,51,460
X	नियोजित पूंजी	365,196,366	64,88,47,769	57,75,78,313	36,14,39,277	67,22,04,331	67,60,01,380
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	5,84,31,419	10,38,15,643	9,24,12,530	5,78,30,284	10,75,52,693	10,81,60,221
XII	क्षमता उपयोग	101.80%	102.76%	110.96%	124.66%	146.99%	179.45%
XIII	क्षमता उपयोग के लिए समंजित प्रतिलाभ	5,84,31,419	10,38,15,643	9,24,12,530	5,78,30,284	10,75,52,693	10,81,60,221
XIV	निवल अधिशेष/ (घाटा) स्वीकार्य आरओसीई के बाद (IX - XIII)	9,20,43,273	2,39,62,337	3,75,67,903	8,65,69,224	(1,18,57,395)	6,50,91,239
XV	पिछला घाटा प्रतिभारित	-2,82,40,088	-2,82,40,088	-2,82,40,088	(2,82,40,088)	(2,82,40,088)	(2,82,40,088)
XVI	<b>कुल अतिरिक्त / (घाटा)</b>	<b>6,38,03,185</b>	<b>(42,77,751)</b>	<b>93,27,815</b>	<b>5,83,29,136</b>	<b>(4,00,97,483)</b>	<b>3,68,51,151</b>

	16-17	17-18	18-19
स्थायी निवल आस्तियां	361439277	656443475	647031785
कार्यशील पूंजी			
- देनदार	-	-	-
- जमानती जमा	1,41,61,000	1,41,61,000	1,41,61,000
- मालसूची	1,35,44,836	2,47,53,201	1,52,80,348
- रोकड़	4,51,76,824	5,44,42,406	5,98,79,600
	7,28,82,659	9,33,56,607	8,93,20,948
घाटा: चालू देयतायें	101790455	77595750.77	60351352.92
	(2,89,07,796)	1,57,60,856	2,89,69,595
कार्यशील पूंजी	-	1,57,60,856	2,89,69,595

नियोजित पूंजी	361,439,277	67,22,04,331	67,60,01,380

## अनुलग्नक - II

कोलकाता पत्तन न्यास के हल्दिया गोदी परिसर में कार्यरत टीएमआईएलएल के प्रशुल्क निर्धारण के लिये प्रशुल्क नीति, 2019 के अंतर्गत वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन

(राशि रु. में)

क्र.सं.	विवरण	2016-17 (वर्ष1)	2017-18 (वर्ष2)	2018-19 (वर्ष3)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	52,81,79,213	71,89,43,327	79,31,11,517
(ii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	2,18,31,705	49,49,154	54,23,192
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)	55,00,10,918	72,38,92,481	79,85,34,709
(2).	उन मदों का समंजन जहां आईएनडीएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और आईजीएपी के आंकड़ों में भिन्नता पाई जाती है।			
(i).	आदि मूर्त ब्लाक की अमूर्त के रूप में मूवमेंट के कारण मूल्यहास में बचत	1,89,41,440	2,89,59,154	3,96,13,220
(ii).	वर्ष #13 की आस्तियों का प्रतिस्थापन दायित्व	6,12,92,434	(1,13,07,166)	(1,31,46,172)
(iii).	वर्ष #13 का अनवाईडिंग का प्रतिस्थापन दायित्व	(2,18,31,705)	(49,49,154)	(54,23,192)
(iv).	हापरों के विघटन पर हानि	-	26,83,543	-
	समायोजन का योग 2=(i)+(ii)+ ----	5,84,02,169	1,53,86,377	2,10,43,856
(3).	घटाएं समायोजन:			
(i).	पत्तन को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	7,90,91,765	8,84,60,415	10,47,95,882
(ii).	ऋणों पर व्याज	-	-	-
(iii).	अप्राप्य और संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान	-	-	-
(iv).	कम खपत वाली माल सूची के लिए प्रावधान	-	-	-
(v).	अन्य प्रावधान, यदि कोई हो	-	-	-
	3 का योग = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)]	7,90,91,765	8,84,60,415	10,47,95,882
(4).	जमा: ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार	6,07,17,967	6,74,64,039	7,99,22,228
(5).	सभी समायोजनों के पश्चात् कुल व्यय (5 = 1+2-3+4)	59,00,39,289	71,82,82,482	79,47,04,911

(6).	क्रमांक 5 का औसत व्यय = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3	70,10,08,894
(7).	<b>नियोजित पूंजी</b>	
	(i). सकल स्थायी आस्तियां 31 मार्च, 2019 को (आईजीएपी को अनुसार)	1,10,42,59,006
	(ii). जमा: प्रगति अधीन कार्य 31 मार्च, 2019 को	3,36,50,686
	(iii). जमा: कार्यशील पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार	
	(क). माल सूची	1,52,80,348
	(ख). विभिन्न देनदार	-
	(ग). रोकड़	6,34,55,880
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग	7,87,36,228
	(iv). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)]	1,21,66,45,919
(8).	नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिलाभ क्रमांक 7(iv)	19,46,63,347
(9).	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) 31 मार्च 2019 को [ (6)+ (8) ]	89,56,72,241
(10).	एआरआर में @4.26 % सूचकांकन [(9) x 1,0426]	93,38,27,878
(11).	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 3.3.2. के अनुसार वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिये पिछली अवधि अतिरिक्त के वार्षिक समंजन का प्रभाव	73,44,374
(12).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)[(10)-(11)]	92,64,83,504
(13).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान, ऊपर क्रमांक 12 पर आकलित, पर राजस्व आकलन	90,01,95,565

## अनुलग्नक-III

## मौजूदा दरमान और सोपाधिकताओं की प्रस्तावित प्रशुल्क और सोपाधिकताओं से तुलना

क्र.सं.	मौजूदा दरमान		प्रस्तावित दरमान		टीएमआईएलएल द्वारा सोपाधिकता में प्रस्तावित संशोधन, यदि कोई हो, तो उसके कारण और औचित्य	विवेक्षण
	खंड संख्या	प्रशुल्क और सोपाधिकता	अबुसूची संख्या	प्रशुल्क और सोपाधिकता		
1	2 (viii)	'ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण' का अर्थ होगा पोत प्रचालन में अधिक उत्पादकता / दक्षता अर्जित करने के लिए	2 (viii)	'ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण' का अर्थ होगा पोत प्रचालन में अधिक उत्पादकता / दक्षता अर्जित करने के लिए कार्गो के पोत से तट / तट से पोत स्थानांतरण प्रचालन के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त विशेष सेवाएं दोनों ऑन-बोर्ड और ऑन- तट जिन्हे	आशोधन ऑन-बोर्ड प्रभारों और ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभारों के बीच अंतर को और अधिक स्पष्ट करने के उद्देश्य से लाया गया है। जबकि ऑन-बोर्ड प्रभारों का अर्थ जलयान	टीएमआईएलएल द्वारा किये गए निवेदन पर सुविचार करने हुए कि प्रस्तावित संशोधन

		कार्गों के पाते से तट / तट से पोत स्थातनांतरण प्रचालन के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त विशेष सेवाएं दोनों ऑन-बोर्ड और ऑन तट।		आन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों अथवा लदान/उतराई प्रभारों अथवा विविध प्रभारों के अधिकार क्षेत्र के भीतर शामिल नहीं किया गया है और प्राकृति में अनुषंगी हैं और इनमें से कुछेक पोत प्रचालन के दौरान बेहतर उत्पादकता/कार्यकुशलता प्राप्त करने के लिये जरूरी हैं।	लदान/उतराई कार्यकलापों के लिए मानवशक्ति की आपूर्ति करने से होता है, परंतु जलयान कार्यकलापों के दौरान बहुत सी अतिरिक्त सेवाएं भी अपेक्षित होती हैं, जैसे: - मास्टर द्वारा प्रदान की गई स्टोवेज योजना के अनुसार लदान/उतराई - पोत क्रेनों और ढीले गेयरों की जांच करना। - लदान/उतराई परिचालन करने के लिए अपेक्षित स्लिंग और गियर - लदान अथवा पोत से उतराई पर कार्गों का मिलान - निर्यात पोत के लदान के लिए निभार और बांधने का समान उपलब्ध कराना। - निर्यात पोतों में बांधने के लिए अथवा आयात ब्रेक बल्क पोतों के लिए खोलने के लिए मानवशक्ति उपलब्ध कराना। - परिचालन की सुरक्षा के लिए पर्यवेक्षकों की तैनाती सहित कार्गों की उतराई अथवा लदान परिचालन का सामान्या पर्यवेक्षण।	प्रयोक्ताओं को स्पष्टता प्रदान करता है और चूंकि न तो लाइसेंस प्रदाता पत्तन केओपीटी ने और न ही प्रयोक्ताओं ने प्रस्तावित आशोधन पर विशिष्ट रूप से कोई आपत्ति की है, 'ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण' में परिभाषा में प्रस्तावित आशोधन अनुमोदित किया जाता है।
2 (a)	-	-	2 (xv)	तट प्रहस्तन में कार्गों को हुक स्थान से / को व्यवस्थित और प्राप्त करने, अंतर माडल परिवहन से घाट से स्टाक्याई व इसके विपरीत और कार्गों को वैगन/ट्रक से/को प्राप्ति और सुपुर्दगी शामिल है।	इस समय 'तट प्रहस्तन' की परिभाषा टीएमआईएलएल के दरमानों में नहीं है। 'तट प्रहस्तन' की परिभाषा और दरें केओपीटी के दरमानों में मौजूद हैं। चूंकि सेवाओं की प्राकृति समान है और तट प्रहस्तन से सेवाएं टीएमआईएलएल द्वारा प्रदान की जा रही हैं, यह महसूस किया गया कि परिभाषा और साथ ही लागू दरें टीएमआईएलएल के दरमानों में अंतर्विष्ट की जाएं।	टीएमआईएलएल द्वारा किये गए निवेदन को देखते हुए और कि किसी भी प्रयोक्ता ने 'तट प्रहस्तन' की परिभाषा को और तट प्रहस्तन प्रभारों को अंतर्विष्ट करने और यह भी कि टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित उगाही से होने वाली आय का आकलन भी किया है, यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल यथा प्रस्तावित 'तट प्रहस्तन' की परिभाषा को अंतर्विष्ट करने और तट प्रहस्तन प्रभारों की उगाही करने का अनुमोदन करने को प्रवृत्त है।
2 (b)	-	-	9.1	तट प्रहस्तन सेवाएं कार्गों वार तट प्रहस्तन प्रभार लागू किये गए हैं ताकि आयात कार्गों के मामले में हुक प्वाइंट पर लदान और भंडारण प्वाइंट पर अंतरण, हुक प्वाइंट पर लदान, भंडारण प्वाइंट पर उतराई को कवर किया जा सके। इसी प्रकार निर्यात कार्गों के मामले में विभिन्न कार्गों के लिये प्रभार लागू किये गए हैं जिससे भंडारण प्वाइंट से कार्गों का अंतरण, भंडारण प्वाइंट पर लदान और हुक प्वाइंट पर उतराई को कवर किया जा सके।	वर्तमान में, टीएमआईएलएल के मौजूदा दरमानों में यथानिर्दिष्ट कार्यकलाप, वार प्रभार प्राप्त कर रहा है। टीएमआईएलएल को केओपीटी के दरमानों के अनुसार रॉयल्टी का भुगतान करना होता है और केओपीटी के दरमानों में तट प्रहस्तन दरें शामिल हैं। केओपीटी के दरमानों के साथ मिलान करने और केओपीटी को रॉयल्टी भुगतान के प्रयोजन से विसंगतियों तथा असंगतियों से बचने के लिये और केओपीटी के दरमानों के साथ समानता लाने के उद्देश्य से तट प्रहस्तन की परिभाषा को अंतर्विष्ट करने और उसी के अनुसार प्रभार प्राप्त करने के लिये एक नये खंड को अंतर्विष्ट करने का प्रस्ताव किया गया है।	
2(c)	-	-	9.2	तट प्रहस्तन सेवाओं में सड़क मार्ग / रेल मार्ग द्वारा सुपुर्दगी के लिये भंडारण बिंदु पर लदान निहित है अथवा सड़क मार्ग / रेल मार्ग द्वारा प्राप्ति के समय भंडारण में उतराई निहित है और उन पर खंड 7 (लदाई/उतराई/स्टैकिंग) अलग से प्रभार लिया जायेगा।		
3	3 (vii) (ख)	दंडात्मक व्याज की दर 16.05 प्रतिशत होगी। यह दंडात्मक व्याज दर टीएमआईएलएल और पत्तिन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।	3 (vii) (ख)	दंडात्मक व्याज की दर 16.5 प्रतिशत होगी। यह दंडात्मक व्याज दर टीएमआईएलएल और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।	-	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 5.4.1. विलंबित भुगतानों और वापसियों के लिए प्रयोक्ताओं और वीओटी प्रचालकों पर @15% प्रति वर्ष के साधारण व्याज अनुबद्ध करना है। अतः मौजूदा टिप्पणी को उपयुक्त रूप से

						आशोधित किया जाता है।
4	3 (x)	<p>(क) जहाँ कहीं अधिसूचित दरमान में सेवा/ कार्गों के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो टीएमआईएलएल को उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।</p> <p>(ख) प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ, जब तक इस दर को अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं किया जाता तब तक प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है।</p> <p>(ग) अंतरिम अवधि में लागू की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं / कार्गों के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर व्युत्पन्न होनी चाहिए और इसपर टीएमआईएलएल और संबंधित उपयोगकर्ता परस्पर सहमत होने चाहिए।</p> <p>(घ) प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतः केवल भावी रूप से प्रभावी होगी। तदर्थ रूप से अंगीकृत अंतरित दर इस प्रकार संस्विकार किया जाएगा जब तक यह पूर्वव्यापी प्रभाव से कुछ संशोधन की अपेक्षा के लिए अधिक नहीं पाया गया है।</p>	3 (x)	<p>(क) जहाँ कहीं टीएमआईएलएल के अधिसूचित दरमान में किसी नई सेवा / कार्गों / उपस्कर / सुविधा के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो टीएमआईएलएल नई सेवा / कार्गों / उपस्कर के प्रशुल्क के लिये किसी भी महपत्तन न्यास अथवा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 द्वारा शासित वीओटी प्रचालक के दरमानों में तुलनीय सेवा / कार्गों / उपस्कर के लिये निर्धारित प्रशुल्क को अपनाने के लिये प्राधिकरण को सम्पर्क कर सकता है। यदि किसी भी महपत्तन न्यास अथवा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 द्वारा शासित वीओटी प्रचालक के दरमानों में प्रस्तावित नई सेवा / कार्गों / उपस्कर का प्रतिनिधित्व नहीं करता है तो टीएमआईएलएल को दिशानिर्देश 2008 में दिये गए सिद्धांतों के अंतर्गत निर्धारित इष्टतम क्षमता के हवाले से या सेवा / सुविधा / उपस्कर की धारित क्षमता अथवा तकनीकी विशिष्टियों के आधार पर प्रशुल्क की अधिसूचना के लिए प्रस्ताव दायर कर सकता है। यदि ऊपर वर्णित विकल्पों के आधार पर प्रशुल्क निर्धारण उपलब्ध नहीं होता तब टीएमआईएलएल पर्याप्त कारण बताते हुए लागत जमा 16% प्रतिफल फार्मुले के आधार पर दरों का प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।</p> <p>(ख) नई सुविधा अथवा नई सेवा के प्रयोग के लिये दरों की अधिसूचना का प्रस्ताव नए कार्गों/सुविधा अथवा नई सेवा के आरम्भ होने की प्रत्याशित तारीख से 60 दिन पहले मिल जाता चाहिये। नई सेवा / नये कार्गों के प्रशुल्क निर्धारण के लिये प्राधिकरण यथा निर्धारित सामान्य परामर्श प्रक्रिया का अनुसरण करेगा। नई विविध सेवाओं के प्रशुल्क निर्धारण के मामले में वीओटी प्रचालक को सेवाओं के लागू होने की तारीख से 15 दिन पहले से अतिरिक्त नई की अवधि में प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहिये।</p> <p>(ग) प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ, जब तक इस दर को अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं किया जाता तब तक प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है।</p> <p>(घ) अंतरिम अवधि में लागू की जाने वाली तदर्थ दर प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 5.6.1. में दी गयी पद्धति के आधार पर व्युत्पन्न होनी चाहिए।</p> <p>(ड) नए कार्गों/सेवा के लिए, जिसके लिये दरमानों में दर निर्धारित नहीं हैं, प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतः उत्तर व्यापी प्रभाव से प्रभावी होगी। तदर्थ रूप से अंगीकृत अंतरित दर इस प्रकार संस्विकार की जाएगी जब तक यह पूर्वव्यापी प्रभाव से किसी संशोधन की अपेक्षा से अधिक नहीं पायी जाती।</p>		<p>मौजूदा उपबंधों को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 5.4.1. के अनुरूप आशोधित किया जाता है।</p>
5	4.1	विदेशी कार्गों पर घाट शुल्क निम्नलिखित दरों पर वसूल किया जाएगा :	4.1	विदेशी कार्गों पर घाट शुल्क निम्नलिखित दरों पर वसूल किया जाएगा:		
	1	लौह अयस्क, लौह अयस्क पैलेट और रेत	1	लौह अयस्क, लौह अयस्क पैलेट और रेत	केओपीटी की तरह कार्गों की समान श्रेणी के लिए 7 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित है।	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अनुसार वीओटी प्रचालक को बाजार की शक्तियों और वाणिज्यिक निर्णयानुसार दरों का निर्धारण करने की शिथिलता प्राप्त है। इसके अतिरिक्त, घाटशुल्क अनुसूची के अंतर्गत वस्तुओं के पुनर्वर्गीकरण पर किसी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन ने कोई आपत्ति नहीं की
	2	चूनापत्थर और लौह अयस्क को छोड़कर सभी प्रकार के अयस्क	2	चूनापत्थर, डोलोमाइट, पायरोक्सेनाइट, ओलीवाइन, और अविनिर्दिष्ट अन्य सभी शुल्क बल्क लौह अयस्क को छोड़कर सभी प्रकार के अयस्क, स्पंज लौह, पिग लौह।		
	3	उर्वरक, सामग्रियाँ, एमओपी, रॉक फास्फेट, सोडा, सल्फर, सीआई, गुड्स, सीमेंट क्लिंकर और अविनिर्दिष्ट अन्य शुल्क बल्क	3	मिल स्केल, मेग्नेसाइट, ग्रेनाइट, सभी प्रकार का क्वाड, खल अस्थि और अस्थिवर्ण, हर प्रकार की नान फेरीस धातुएँ, अग्रेसह ईट और हर प्रकार का अपवर्तनीय सामग्रियाँ, उर्वरक और कच्ची सामग्रियाँ, एमओपी, रॉक फास्फेट, सोडा, सल्फर, सीआई गुड्स।		
	5	विभिन्न आकृतियों और आकारों के	5	विभिन्न आकृतियों और आकारों के परियोजना कार्गों और मशीनरी तथा पुर्जे (अचल इकाईयाँ) ऊपर		

		परियोजना कार्गों और मशीनरी तथा पुर्जें (अचल इकाइयाँ)		अविनिर्दिष्ट हर प्रकार का कार्गो		है। इसलिए "घाटशुल्क" की अनुसूची में वस्तुओं के प्रस्तावित पुनः वर्गीकरण का अनुमोदन किया जाता है।
	9	ऊपर अविनिर्दिष्ट कोई अन्य कार्गो, सिवाय धारा 3xii में विनिर्दिष्टको छोड़कर।		विलुप्त	विलुप्त और क्रमांक 5 में रखा गया।	
6	5	ऑन-बोर्ड प्रभार विदेशी कार्गो पर नीचे तालिका में यथा उल्लिखित दरों पर उगाहे जाएंगे:	5	ऑन-बोर्ड प्रभार विदेशी कार्गो पर नीचे तालिका में यथा उल्लिखित दरों पर उगाहे जाएंगे:		प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अनुसार वीओटी प्रचालक को बाजार की शक्तियों और वाणिज्यिक निर्णयानुसार दरों का निर्धारण करने की शिथिलता प्राप्त है। इसके अतिरिक्त, "ऑन-बोर्ड प्रभार" अनुसूची के अंतर्गत वस्तुओं के पुनर्वर्गीकरण पर किसी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन ने कोई आपत्ति नहीं की है। इसलिए "ऑन-बोर्ड प्रभारों" की अनुसूची में वस्तुओं के प्रस्तावित पुनः वर्गीकरण का अनुमोदन किया जाता है।
	5.2	ट्यूब और पाइप, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट, एचआरसी / सीआरसी, स्टील स्लैब, बीम, रेल, पहिये, शीटें और बैगबंद कार्गो	5.2	ट्यूब और पाइप, लौह और स्टीरल, न्यूजप्रिंट, एचआरसी / सीआरसी, स्टील स्लैब, बीम, रेल, पहिये, शीटें	बैग बंद कार्गो को हटा दिया है और इसे क्रमांक (5.3) में रखा गया है। केवल मूल्यवर्धित उत्पादों पर 5% की वृद्धि की गई है।	
	5.3	परियोजना कार्गों और मशीनरी तथा पुर्जें (अचल इकाइयाँ)	5.3	परियोजना कार्गों और मशीनरी तथा पुर्जें (अचल इकाइयाँ) और बैगबंद कार्गो सहित ऊपर अविनिर्दिष्ट कोई अन्य सभी प्रकार का कार्गो	परियोजना कार्गों के लिए वर्तमान दर काफी कम है, जो साधारणतया भारी भरकम होता है। परियोजना कार्गो/ बैग बंद कार्गो का उत्पादन कम होता है।	
	5.6	ऊपर अविनिर्दिष्ट कोई अन्य कार्गो, सिवाय धारा 3xii में विनिर्दिष्ट को छोड़कर।		विलुप्त	क्रमांक 5.3 के अंतर्गत प्रस्तावित है।	
7	7.1	विदेशी कार्गो की लदाई/ उतराई/ रिस्टे किंग के लिए मानवशक्ति और उपस्कर की आपूर्ति के लिए निम्नलिखित प्रभार नीचे तालिका दरों पर वसूल किए जाएंगे।	7.1	विदेशी कार्गो की लदाई/ उतराई/ रिस्टे किंग के लिए मानवशक्ति और उपस्कर की आपूर्ति के लिए निम्नलिखित प्रभार नीचे तालिका दरों पर वसूल किए जाएंगे।		प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अनुसार वीओटी प्रचालक को बाजार की शक्तियों और वाणिज्यिक निर्णयानुसार दरों का निर्धारण करने की शिथिलता प्राप्त है। इसके अतिरिक्त विदेशी कार्गो के लदान/ उतराई/ रि-स्टेकिंग के लिए मानवशक्ति और उपस्करों की आपूर्ति के प्रभारों की उगाही के लिए अनुसूची में वस्तुओं के पुनःवर्गीकरण और कुछ नई वस्तुओं के जोड़े जाने के प्रस्ताव पर किसी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन ने कोई आपत्ति नहीं की है। यह भी कि टीएमआईएलएल ने अनुसूची 7.1 के प्रस्तावित प्रशुल्क के अनुसार आय का आकलन भी किया है। इस स्थिति को देखते हुए, यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल द्वारा यथाप्रस्तावित अनुसूची 7.1 में वस्तुओं के पुनःवर्गीकरण और कुछ नई मदों को अंतर्निष्ठ करने का अनुमोदन करता है।
	1	हापर के प्रयोग द्वारा चूनापत्थर पिंग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	1	चूनापत्थर, आलिवाइन, अन्य फलक्स सामग्रियाँ, क्लिंकर, लवण, लौह अयस्क, पिंग आयरन, शक्कर और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	शुष्क बल्क कार्गो के लिए 7% वृद्धि प्रस्तावित है।	
	2	लौह अयस्क और सभी प्रकार के अयस्क (उंची स्टेकिंग सहित, जहां कहीं आवश्यक हो- दोहरी स्टेकिंग से बचा जायेगा)।		विलुप्त और क्रमांक 1 में रखा गया	विलुप्त और क्रमांक 1 में रखा गया	
			3	लौह और इस्पात, हाट रौलड कायल, कोल्ड रौलड कायल, जस्तेदार कायल, इस्पात की स्लैब		
	4	ट्यूब और पाइप, लट्टे (रू0 प्रति घन मी) लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट	4	ट्यूब, पाइप, इस्पात बिल्लेट्स, वायर राड कायल, प्लेट और शीट इस्पात रेल, बीम और स्ट्रक्चरल, न्यूजप्रिंट, एलओजी (सीवीएम), परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जें उनके पैकेटों सहित, और अविनिर्दिष्ट अन्य सभी प्रकार का कार्गो	स्टील कार्गो के लिए 5% वृद्धि प्रस्तावित	
	5	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जें उनके पैकेजों सहित		विलुप्त और क्रमांक 4 में रखा गया	भारी भरकम और दुष्कर पैकेटों के लिए 15% वृद्धि का प्रस्ताव है।	
			6	रेल बैगनों से / को इस्पात कायल जैसे ब्रेक बल्क कार्गो के उतराई/लदाई, साइडिंग से शिफ्टिंग अथवा साइडिंग में प्रहस्तन सहित	नई मद में बैगनों से उतराई और साइडिंग से शिफ्टिंग शामिल है। उतराई दर से 1.75 गुणा का प्रस्ताव।	
			7	रेल बैगनों से / को स्टील वायर राड कायल, बिल्लेट्स, टीएमटी बार्स, प्लेट और शीट, पाइप	नई मद में बैगनों से उतराई और साइडिंग से शिफ्टिंग शामिल है।	



				और ट्यूब, जैसे ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो की उतराई/लदाई, साईडिंग से शिफ्टिंग अथवा साईडिंग में प्रहस्तन सहित	उतरायी दर से 1.75 गुणा का प्रस्ताव।	
			8	साईडिंग से लदाई सहित शुष्क बल्क कार्गो कि रेल वैगनों से उतराई और साईडिंग से प्लाट को शिफ्टिंग और उतराई	नई मद में वैगनों से उतरायी और साईडिंग से शिफ्टिंग शामिल है। उतरायी + लदान + परिवहन + स्टैकिंग का प्रस्ताव	
8			7.4	रेल द्वारा प्रेषण संबंधी सेवाओं के लिये, कार्गो प्राप्ति और रेल द्वारा कार्गो के प्रेषण दोनों के लिये, खंड 9.3(i) के अनुसार अलग से प्रभारित किये जायेंगे।	(i) टीएमआईएलएल को केओपीटी को केओपीटी के दरमानों के अनुसार रॉयल्टी का भुगतान करना होता है और केओपीटी के दरमानों में तट प्रहस्तन दरें शामिल हैं। (ii) केओपीटी के दरमानों के साथ मिलान करने और केओपीटी को रॉयल्टी भुगतान के प्रयोजन से विसंगतियों तथा असंगतियों से बचने के प्रयोजन से। (iii) टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरमान केओपीटी के दरमानों के समान हैं।	टीएमआईएलएल द्वारा किये गए निवेदन को देखते हुए और चूंकि किसी भी प्रयोक्ता ने वैगनों के खोलने बंद करने और सफाई करने के संबंध में अलग से दरों के और नियांत व आयात कार्गो की विविध सेवाओं के प्रस्ताव पर कोई आपत्ति नहीं की है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित टिप्पणी को अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।
9	8	परिवहन	8	परिवहन		प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अनुसार वीओटी प्रचालक को बाजार की शक्तियों और वाणिज्यिक निर्णयानुसार दरों का निर्धारण करने की शिथिलता प्राप्त है। इसके अतिरिक्त, परिवहन अनुसूची के अंतर्गत वस्तुओं के पुनर्वर्गीकरण पर किसी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन ने कोई आपत्ति नहीं की है। उक्त स्थिति को देखते हुए 'परिवहन' अनुसूची के अंतर्गत वस्तुओं के पुनर्वर्गीकरण को अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।
		नई मद	2	लोह और इस्पात, हाट रौलड कायल, कोल्ड रौलड कायल, जस्तेदार कायल, इस्पात की स्लेब	स्टील कार्गो के लिए 5% वृद्धि का प्रस्ताव है।	
	2	ट्यूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रीट और वैग बंद कार्गो	3	ट्यूब, पाइप, इस्पात बिल्लेट्स, वायर राड कायल, प्लेट और शीट इस्पात रेल, बीम और स्ट्रक्चरल, न्यूजप्रीट, एलओजी (सीवीएम), परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जें उनके पैकेटों सहित, और अविनिर्दिष्ट अन्य सभी प्रकार का कार्गो	भारी भरकम और कम उत्पादकता वाले कार्गो के लिए 15% वृद्धि का प्रस्ताव है।	
	3	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जें उनके 20 टन से कम भार वाले पैकेजों सहित		विलुप्त	मद संख्या 3 में शामिल।	
10	10	भंडारण और विविध प्रभार	12	भंडारण और विविध प्रभार		
	2	हार्ड स्टैंड भूखंड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	1	हार्ड स्टैंड भूखंड के खुले प्रांगण के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	नामावली में संशोधन का प्रस्ताव है।	चूंकि नामावली में प्रस्तावित आशोधन पर किसी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन ने कोई आपत्ति नहीं की है, यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल द्वारा यथाप्रस्तावित नामावली में आशोधन के अनुमोदन को प्रवृत्त है।
	7	10 मी0ट0 से कम क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर किराया प्रभार	6	10 मी0ट0 से कम क्षमता के फोर्कलिफ्ट/ फार्क सहित एकीकृत पेलोडर के लिए उपस्कर सहायता प्रभार		
	8	10 मी0ट0 और 20 मी0 ट0 के बीच की क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर किराया प्रभार	7	10 मी0ट0 और 25 मी0 ट0 के बीच की क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर सहायता प्रभार		
	-	-	8	25 मी0 ट0 से कम क्षमता के फोर्कलिफ्ट अथवा क्रेन के लिए उपस्कर सहायता प्रभार (32000 रु प्रति पाली)	टीएमआईएलएल के पास पहले ही 32 एमटी क्षमता की एक फोर्कलिफ्ट है। इसके अतिरिक्त पिछले प्रशुल्क चक्र के दौरान, टीएमआईएलएल ने ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए 45 एमटी क्षमता के 2 नग रीच स्टीकर क्रेन भी चालू की हैं। कभी कभी ऐसे उपस्कर, सामान्य तट प्रहस्तन से इतर प्रयोजन के लिए अपेक्षित हो जाते हैं जैसे पैकेटों की मरम्मत, ट्रेलर से ट्रेलर	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अनुसार वीओटी प्रचालक को बाजार की शक्तियों और वाणिज्यिक निर्णयानुसार दरों का निर्धारण करने की शिथिलता प्राप्त है। इसके अतिरिक्त, किसी प्रयोक्ता

					को पोतांतरण आदि। चूंकि ऐसी अपेक्षा सामान्य कार्यकलापों के दौरान नहीं की जा सकती कोई राजस्व दर्शाया नहीं गया है। नई दर का प्रस्ताव बाजार दर के समान किया गया है।	/प्रयोक्ता संगठन ने प्रस्तावित दरों पर कोई आपत्ति नहीं की है इसलिये प्रस्तावित दर अनुमोदित है।
11	10	भंडारण और विविध प्रभार	11	चल हार्बर क्रेन प्रभार तथा आन बोर्ड पेय लोडर / फार्कलिफ्ट		प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अनुसार वीओटी प्रचालक को बाजार की शक्तियों और वाणिज्यिक निर्णयानुसार दरों का निर्धारण करने की शिथिलता प्राप्त है। किसी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन ने प्रस्तावित आशोधन पर कोई आपत्ति नहीं की है। इस लिए यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल द्वारा यथाप्रस्तावित आशोधनों को अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।
	10.9	ऑन बोर्ड उपस्कर प्रचालन (पूरे पार्सल आकार पर लागू)	11 (क)	आन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन (पूरे पार्सल आकार पर लागू)		
		सभी प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो		सभी प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो		
		एचआरसी/सीआरसी/प्लेट शीट डब्ल्यूआरसी टयुप पाइप		एचआरसी/सीआरसी प्लेट शीट, डब्ल्यूआरसी, टयुब/पाइप		
	10.13	हार्बर चल क्रेन के लिए उपस्कर सहायक के प्रभार	11 (ख)	चल हार्बर क्रेन के लिये उपस्कर सहायता प्रभार (रु में प्रति एमटी)		
		लौह अयस्क			11 (ख) की मद संख्या 2 में जोड़ा गया	
		चूना पत्थर		चूनापत्थर, डोलोमाइट, पयोरोजेनाइट, ओलिवाइन और अन्य शुष्क बल्क कार्गो		
		उर्वरक और अन्य बल्क कार्गो			11 (ख) की मद संख्या 2 में जोड़ा गया	
		एचआरसी/सीआरसी आयात		स्टील आयात - एचआरसी/सीआरसी/प्लेट शीट/स्लैब/डब्ल्यूआर कायल/पाइप/ट्यूब आदि		
		इस्पात निर्यात		स्टील निर्यात - एचआरसी/सीआरसी/प्लेट शीट/स्लैब/डब्ल्यूआर कायल/पाइप/ट्यूब आदि.		
		परियोजना कार्गो		परियोजना कार्गो / मशीनरी उपस्कर		

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 23rd June, 2020

**No. TAMP/53/2019-TMILL.**—This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from TM International Logistics Limited (TMILL) for general revision of its Scale of Rates (SOR) under Tariff Guidelines, 2019. Considering the time involved for notifying the (Speaking) Order along with the Scale of Rates approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved by this Authority on 01 June 2020 was notified in the Gazette of India on 18 June 2020 vide Gazette No.215. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the Speaking Order disposing of the proposal of the TMILL for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**

**Case No. TAMP/53/2019-TMILL**

**TM International Logistic Limited**

...

**Applicant**

### QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**ORDER**(Passed on this 1<sup>st</sup> day of June, 2020)

This case relates to a proposal received from TM International Logistics Limited (TMILL) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2.1. The SOR of the TMILL was last approved by this Authority vide Order No. TAMP/8/2016-TMILL dated 17 September 2016. This Order was notified in the Gazette of India on 10 October 2016 vide Gazette no. 369. Vide the said Order the then prevailing rates were reduced by 7%, except for the wharfage rate and on board handling charge in respect of Project cargo and the per tonne rate for on board equipment assistance charges.

2.2. Subsequently, based on the review application filed by TMILL on 22 November 2016, this Authority vide its Order no. TAMP/83/2016-TMILL dated 21 July 2017 effected a reduction of 4.85% in tariff prevailing prior to September 2016 Order, with effect from 01 September 2017 to 31 March 2019.

3.1. In this connection, considering that the validity of its tariff is expiring on 31 March 2019, the TMILL had filed a proposal dated 8 January 2019 for general revision of its SOR for the three year tariff cycle from 1 April 2019 to 31 March 2022, based on the Tariff Guidelines 2005. The case was taken up for consultation with the Licensor port i.e. Kolkata Port Trust as well as the relevant stakeholders. The joint hearing on the subject case was also held on 19 February 2019.

3.2. Since revision of SOR of TMILL was to take some more time and considering that the validity of the SOR was expiring on 31 March 2019 and based on the request made by TMILL, this Authority vide its Order no. TAMP/8/2016-TMILL dated 26 February 2019 had extended the validity of the existing tariff of TMILL during the conduct of proceedings relating to its tariff proposal dated 8 January 2019 for a period of 3 months i.e. from 01 April 2019 to 30 June 2019 or till the revised rates fixed based on the proposal filed by TMILL comes into force, whichever is earlier.

4.1. In the meantime, the Ministry of Shipping (MOS), in exercise of powers conferred on it by Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, has vide its letter No.PR-14019/20/2009- PG (Pt-IV) dated 5 March 2019 issued Tariff Guidelines, 2019, for BOT operators who were previously governed by 2005 Tariff Guidelines. The Tariff Guidelines, 2019, has been notified in the Gazette of India on 7 March 2019 vide Gazette No.92. The Tariff Guidelines, 2019 has come into effect from 7 March 2019. The said Tariff Guidelines 2019 was forwarded to all the BOT operators who are previously governed under Tariff Guidelines, 2005 including TMILL vide our letter TAMP/61/2018-Misc dated 8 March 2019.

4.2. Thereafter, as per Clause 1.7 of the Tariff Guidelines, 2019, Working Guidelines to operationalize the Tariff Guidelines, 2019, has been notified in the Gazette of India on 11 July 2019, vide Gazette No.244. A communication with regard to notification in the Gazette of India was sent to all BOT operators who were previously governed under Tariff Guidelines, 2005 including TMILL vide our letter No TAMP/61/2018-Misc. dated 15 July 2019.

4.3. Considering that the proposal filed by TMILL for general revision of SOR for 2019-22 was based on 2005 guidelines, the TMILL vide its email dated 19 March 2019 conveyed that they intended to file a new proposal based on 2019 Tariff Guidelines. Thus, TMILL made a request to consider the proposal filed by TMILL vide its letter dated 8 January 2019 as closed and agreed to file a new proposal based on Tariff Guidelines, 2019.

4.4. Since the tariff fixation model envisaged in the Tariff Guidelines of 2019 was significantly different from the tariff fixation method stipulated in the Tariff Guidelines of 2005, the Authority vide its Order no. TAMP/7/2019-TMILL dated 29 March 2019, closed the proposal dated 8 January 2019 filed by TMILL for general revision of its SOR, as infructuous.

5.1 In this backdrop, the TMILL has filed a proposal dated 1 October 2019 for general revision of SOR for the three year tariff cycle from 1 April 2019 to 31 March 2022, under Tariff Guidelines, 2019.

5.2. The main points as seen from the proposal filed by the TMILL vide its letter no.TMILL/059/19-20 dated 1 October 2019 are summarized below:

- (i). The proposal is for a period of three years viz., 2019-20, 2020-21 and 2021-22.
- (ii). The tariff proposal has been prepared in accordance with the 2019 Tariff Guidelines.
- (iii). The proposal is based on the actuals for the years 2016-17 to 2018-19.
- (iv). TMILL has carefully gone through the Tariff Guidelines, 2019 issued by the Ministry of Shipping and notified by the Tariff Authority for Major Ports (TAMP) (bearing no. TAMP/61/2018-Misc vide Gazette Notification No.92 dated 7 March 2019 and the Working Guidelines, 2019 issued by TAMP in consultation with concerned BOT operators and Major Port Trusts and have prepared

the proposal for fixation of tariff in accordance with the said Tariff Guidelines and Working Guidelines, in the formats and supporting documents as prescribed by the Tariff Authority for Major Ports. The proposed tariff will have a validity period of three years from 1 April 2019 to 30 March 2022 and they would submit a suitable proposal at least three months before the expiry of the validity period.

5.3. The TMILL has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form-1 and Revenue estimation at the proposed rate in Form-4.

(i). A summary position of ARR computation furnished by TMILL is tabulated below:

Sl. No.	Description	Y1-2016-17	Y2-2017-18	Y3-2018-19
(1).	<b>Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)</b>			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	528179213	718943327	793111517
(ii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	21831705	4949154	5423192
	<b>Total Expenditure 1=(i)+(ii)</b>	<b>550010918</b>	<b>723892481</b>	<b>798534709</b>
(2).	<b>Adjustments in respect of items where there is variation in figures reported as per INDAS (as per Audited Accounts) and IGAAP</b>			
(i).	Saving in Depreciation due to movement of Opening Tangible block as Intangibles	18941440	28959154	39613220
(ii).	Replacement Obligation of Berth#13 assets	61292434	-11307166	-13143172
(iii).	Unwinding of Berth#13 replacement Obligation	-21831705	-4949154	-5423192
(iv).	Loss on dismantling of hoppers	-	2683543	-
	<b>Total of Adjustments 2=(i)+(ii)+ (iii)+(iv)</b>	<b>58402169</b>	<b>15386377</b>	<b>21043856</b>
(3).	<b>Less Adjustments:</b>			
(i).	Actual Royalty / Revenue share paid to the port	79091765	88460415	104795882
(ii).	Interest on loans			
(iii).	Interest on finance lease			
(iii).	Provision for bad and doubtful debts			
(iv).	Provision for slow moving inventory			
(v).	Construction cost-IFRIC 12			
(vi).	Other provisions, if any			
	<b>Total of 3 = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)+3(vi)]</b>	<b>79091765</b>	<b>88460415</b>	<b>104795882</b>
(4).	<b>Add: Admissible Royalty/ Revenue Share as per Clause 2.2. of the Tariff Guidelines, 2019</b>	60717967	67464039	79922228
(5).	<b>Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 1+2+4-3)</b>	590039289	718282482	794704911
(6).	Average Expenses of SI. No.5 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3	701008894		
(7).	<b>Capital Employed</b>			
	(i). Gross Fixed Assets (Property, Plant & Equipment) as on 31st March Y3 or 31 December of Y3 followed by the BOT operator (As per IGAAP)	1104259006		
	(ii). Add: Capital Work in Progress as on 31st March Y3 or 31 December of Y3 followed by the BOT operator (As per Audited Annual Accounts)	33650686		
	(iii). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019			
	(a). Inventory	-		
	(b). Sundry Debtors	-		
	(c). Cash	63455880		
	(d).Sum of (a)+(b)+(c )	<b>63455880</b>		
	<b>(iv). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)]</b>	<b>1201365571</b>		
(8).	<b>Return on Capital Employed 16% on SI. No.7(iv)</b>	192218491		
(9).	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2019 as applicable [ (6)+ (8) ]</b>	893227385		

Sl. No.	Description	Y1- 2016-17	Y2- 2017-18	Y3- 2018-19
(10).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year Y4 for example, if Y4 is 2019-20, then the applicable WPI is 4.26% and the indexed ARR for the year Y4 will be (9) x 1.0426)	924043730		
(11).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	924043730		
(12).	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.11 above	899979627		
(13).	Revenue gap	240,64,103		

5.4. The TMILL has furnished in Form 4, the working of revenue estimation for the existing tariff as well as the proposed tariff for the average of the actual traffic handled by TMILL during the years 2016-17, 2017-18 and 2019-20. As per the said form, the total revenue estimated at the proposed level of tariff is ₹ 8,999.80 lakhs.

5.5. The TMILL has furnished a copy of the segregated Audited Annual Accounts for the year 2018-19. [Segregated Audited Annual Accounts for the year 2016-17 & 2017-18 were already made available by TMILL in an earlier occasion.]

5.6. As per its proposal, TMILL has sought increase in some tariff items, reductions in some tariff items and status quo in some tariff items. The TMILL is also seen to have introduced a new section in the proposed SOR with regard to prescription of shore handling charges for various types of cargo. This section is reported to have been prescribed by TMILL, to bring similarity with Licensor port SOR. A comparative statement showing percentage increase/decrease and status quo is as follows:

Sl. No.	Description	Existing tariff	Proposed Tariff	% increase over the existing tariff
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (4-3)/3
A.	Limestone/Pyroxinite - rail			
	- Wharfage	63.06	67.47	7%
	- OBC	47.29	49.65	5%
	- OBS	22.96	7.00	-70%
	- Shore handling	83.09	99.93	20%
	- Equipment On Board	6.50	6.96	7%
	- Heaping/High Heaping	35.98	14.45	-60%
	- Loading at plot or hook point for delivery	31.53	33.74	7%
	- Despatch related service	10.51	21.31	103%
	- Cleaning of Jetty/hatch/deck and water sprinkling for bulk Cargo Handling	7.23	7.23	0%
B.	Limestone/Pyroxinite - road			
	- Wharfage	63.06	67.47	7%
	- OBC	47.29	49.65	5%
	- OBS	22.96	7.00	-70%
	- Shore handling	83.09	99.93	20%
	- Equipment On Board	6.50	6.96	7%
	- Heaping/High Heaping	35.98	14.45	-60%
	- Loading at plot or hook point for delivery	31.53	33.74	7%
	- Cleaning of Jetty/ hatch/ deck and water sprinkling for bulk Cargo Handling	7.23	7.23	0%
C.	Iron Ore Import			
	- Wharfage	31.53	33.74	7%
	- OBC	47.29	49.65	5%
	- OBS	22.96	7.00	-70%
	- Shore handling	83.09	99.93	20%
	- Equipment On Board	6.50	6.96	7%
	- Heaping/High Heaping	35.98	14.45	-60%
	- Loading at plot or hook point for delivery	31.53	33.74	7%

Sl. No.	Description	Existing tariff	Proposed Tariff	% increase over the existing tariff
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (4-3)/3
	- Despatch related service	10.51	21.31	103%
	- Cleaning of Jetty/ hatch/ deck and water sprinkling for bulk Cargo Handling	7.23	7.23	0%
D.	Steel Export by Rail			
	- Wharfage	94.59	99.32	5%
	- OBC	126.13	132.44	5%
	- On-board supervision	227.72	160.00	-30%
	- Shore handling	212.84	223.48	5%
	- on-board equipment assistance	13.00	13.65	5%
	- Despatch Related services	10.51	21.31	103%
	- Placement and removal of dunnages	17.52	18.40	5%
	- Unloading / Loading of break bulk cargo like steel coils from / to Railway wagons including shifting from siding or handling at siding	157.68	144.87	-8%
E.	Steel Export by Road			
	- Wharfage	94.59	99.32	5%
	- OBC	126.13	132.44	5%
	- On-board supervision	227.72	160.00	-30%
	- Shore handling	212.84	223.48	5%
	- on-board equipment assistance	13.00	13.65	5%
	- Placement and removal of dunnages	17.52	18.40	5%
	- Loading / Unloading / Re-Stacking: Iron and Steel Hot Rolled Coils, Cold Rolled Coils, Galvanized Coils, Steel Slabs	78.84	82.78	5%
F.	Steel Coastal by Rail			
	- Wharfage	56.75	59.59	5%
	- OBC	75.68	79.46	5%
	- On-board supervision	136.63	96.00	-30%
	- Shore handling	127.70	134.09	5%
	- on-board equipment assistance	7.80	8.19	5%
	- Despatch Related services	6.31	12.79	103%
	- Placement and removal of dunnages	10.51	11.04	5%
	- Unloading / Loading of break bulk cargo like steel coils from / to Railway wagons including shifting from siding or handling at siding	94.61	86.92	
G.	Steel Coastal by Road			
	- Wharfage	56.75	59.59	5%
	- OBC	75.68	79.46	5%
	- On-board supervision	136.63	96.00	-30%
	- Shore handling	127.70	134.09	5%
	- on-board equipment assistance	7.80	8.19	5%
	- Placement and removal of dunnages	10.51	11.04	5%
	- Loading / Unloading / Re-Stacking: Iron and Steel Hot Rolled Coils, Cold Rolled Coils, Galvanized Coils, Steel Slabs	47.30	49.67	5%
H.	Steel HR/CR Coil Imports Hook Point Delivery			
	- Wharfage	94.59	99.32	5%
	- OBC	126.13	132.44	5%
	- On-board supervision	141.90	120.00	-15%
	- Loading / Unloading / Re-Stacking: Iron and Steel Hot Rolled Coils, Cold Rolled Coils, Galvanized Coils, Steel Slabs	78.84	82.78	5%



Sl. No.	Description	Existing tariff	Proposed Tariff	% increase over the existing tariff
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (4-3)/3
	- on-board equipment assistance	13.00	13.65	5%
I.	Steel HR/CR Coil Import Ex Plot Delivery			
	- Wharfage	94.59	99.32	5%
	- OBC	126.13	132.44	5%
	- On-board supervision	141.90	120.00	-15%
	- Shore handling	212.84	223.48	5%
	- on-board equipment assistance	13.00	13.65	5%
	- Loading at plot or hook point for delivery	78.84	82.78	5%
J.	Steel Pipes / Sheets / Plates / WR Coils Import Hook Point Delivery			
	- Wharfage	94.59	99.32	5%
	- OBC	126.13	132.44	5%
	- On-board supervision	141.90	120.00	-15%
	- on-board equipment assistance	13.00	13.65	5%
	- Loading at plot or hook point for delivery	78.84	90.67	15%
K.	Steel Pipes / Sheets / Plates / WR Coils Import Ex Plot Delivery			
	- Wharfage	94.59	99.32	5%
	- OBC	126.13	132.44	5%
	- On-board supervision	141.90	120.00	-15%
	- Shore handling	212.84	244.77	15%
	- on-board equipment assistance	13.00	13.65	5%
	- Loading at plot or hook point for delivery	78.84	90.67	15%
L.	Project Cargo/ Machinery without shore handling			
	- Wharfage	290.00	310.30	7%
	- OBC	80.00	160.00	100%
	- On-board supervision	262.78	275.92	5%
	- Loading	78.84	90.67	15%
M.	Project Cargo / Machinery with shore handling			
	- Wharfage	290.00	310.30	7%
	- OBC	80.00	160.00	100%
	- On-board supervision	262.78	275.92	5%
	- Shore handling	212.84	244.77	15%
O.	Income from Plot Rent			
	-Hard Stand Plot open yard	71.11	74.67	5%
P.	Harbour Mobile Crane Revenue			
	Quantity handled for Limestone	53.52	77.82	45%
	Quantity handled for Steel Export	107.05	112.40	5%
	Quantity handled for Steel Export-Coastal	64.23	67.44	5%
	Quantity handled for Steel Import	129.74	136.23	5%
	Quantity handled for Project Cargo	503.72	528.91	5%

5.7. The Average increase in tariff works out to `8.82% as reported by TMILL.

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the TMILL proposal dated 1 October 2019 was forwarded to the Licensor port KOPT and to the concerned users/ user organizations vide our letters dated 9 October 2019, seeking their comments. No comments were received from any of the users/ user organizations, till the case was finalized.



7.1 Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the TMILL was requested to furnish additional information/ clarification vide letter dated 19 December 2019. The TMILL has responded vide its e-mails dated 10 February 2020, 20 February 2020 and 24 February 2020. The information / clarification sought by us and the response of TMILL thereon are tabulated below:

Sl.No.	Information/ clarification sought by us	Reply of TMILL												
A.	General													
1.	As stipulated in Clause 1.9 of the Tariff Guidelines, 2019, the TMILL to execute a Separate Agreement with the Licensor port KOPT and forward a copy of the said Agreement duly signed by TMILL and KOPT.	TMILL is in discussion with HDC of KOPT for execution of the Separate Agreement.												
2.	During the last revision, the analysis of the past performance of the TMILL for the year 2015-16 was based on the draft segregated Accounts for the year 2015-16. In para no. 12(vi) (c) of the Order no. TAMP/8/2016-TMILL dated 17 September 2016, it is stated that the analysis pertaining to the year 2015-16 will be reviewed based on the final audited segregated Accounts for the year 2015-16. Therefore, the TMILL to furnish the 2015-16 actuals as per draft segregated accounts considered during the last revision vis a vis the actuals as per the Audited Accounts to comply with the decision of the last tariff Order.	We have submitted our revised proposal for 2016-19, after updating 2015-16 financials based on Segregated accounts. Further, Reconciliation between the Surplus given at Form-3B and Segregated accounts is also furnished. The copy of Audited Segregated Accounts of 2015-16 is furnished.												
3.	The reasons for substantial increase in operating expenses and FME for the year Y2 and Y3 as compared to Y1 to be clarified.	Throughput of B#13 has increased substantially between FY'17 and FY'19. Increase in tonnage is 18% from FY'17 to FY'18 and 22% between FY'18 and FY'19. This has impacted the variable and management overhead cost. Gross Block has increased by ₹.38 Crs. between FY'17 and FY'18. New equipment was commissioned with concomitant increase in manpower headcount and operating expenses. Moreover, due to new Wage Agreement (Charter of Demand), cost of labour has also increased substantially between FY'18 and FY'19 to the tune of ₹. 3.5 Crs. on aggregate basis.												
B.	ARR Computation													
(i).	In Form no. 1 under sl. No. 2, the TMILL has considered an amount of ₹. 5.84 crores, ₹.1.54 crores and ₹.2.10 crores, for adjustment, being addition to expenditure during the years 2016-17 to 2018-19 respectively. This amount for adjustment is seen to be arising due to the difference in the amount of depreciation and other expenses (comprising of operating and overhead costs, unwinding of berth no. 13 replacement obligation, replacement obligation of berth no. 13 assets and loss of dismantling of hopper) as considered based on the IGAAP vis-à-vis that as captured in Annual Accounts as per IND AS from Form no. 6A. In this connection, the TMILL to furnish the workings in support of the amount for each of the four head of expenditure as discussed above, as considered, as per IGAAP in Form no. 6A, for all the years under consideration, with an explanatory Note for each item of adjustment	<div>A. Year wise details of replacement obligation and Unwinding: -<table><tr><th>Heads</th><th>FY 16-17</th><th>FY 17-18</th><th>FY 18-19</th></tr><tr><td>Replacement Obligation of Berth#13 assets</td><td>(6.12 Crore)</td><td>1.13 Crore</td><td>1.31 Crore</td></tr><tr><td>Unwinding of Berth#13 replacement obligation</td><td>2.18 Crore</td><td>0.49 Crore</td><td>0.54 Crore</td></tr></table></div> <div>To Explain each line item under replacement obligation under Service Concession Arrangement we have tried to explain requirement under Accounting Standard: -<p>(i). During Implementation of Ind AS in our company as on 1st April'2015 (though first Ind AS account was published in FY 2016-17, and for determining previous year (FY 2015-16) number we need to adopt Ind AS from 1st April'2015), if, for any particular service arrangement, it is not practical for an operator to apply this standard on SCA (Service Concession arrangement) retrospectively at the date of transition to Ind ASs, it shall:</p></div>	Heads	FY 16-17	FY 17-18	FY 18-19	Replacement Obligation of Berth#13 assets	(6.12 Crore)	1.13 Crore	1.31 Crore	Unwinding of Berth#13 replacement obligation	2.18 Crore	0.49 Crore	0.54 Crore
Heads	FY 16-17	FY 17-18	FY 18-19											
Replacement Obligation of Berth#13 assets	(6.12 Crore)	1.13 Crore	1.31 Crore											
Unwinding of Berth#13 replacement obligation	2.18 Crore	0.49 Crore	0.54 Crore											

	<p>(a) recognize financial assets and intangible assets that existed at the date of transition to Ind ASs;</p> <p>(b) use the previous carrying amounts of those financial and intangible assets (however previously classified) as their carrying amounts as at that date; and</p> <p>(c) test financial and intangible assets recognized at that date for impairment, unless this is not practicable, in which case the amounts shall be tested for impairment as at the start of the current period.</p> <p>Based on applicability of Service Concession arrangement a Gross amount of ₹.26.59 Crore which was grouped under Tangible Assets under I Gaap (B#13-earlier B#12) was transferred as Intangibles Assets.</p> <p>Thereafter, management determined the replacement obligations of the equipment under project facilities and services, which was requirement under License arrangement of Berh#13 (earlier Berth#12).</p> <p>During 1st April'2015 management projected replacement obligation during the entire project life cycle as ₹.68.46 Crore, having Present Value of ₹.52.83 Crore. Depending on the year lapsed, from 2002 (date of entering into license agreement) till 2015, present value of replacement obligation was charged to "Ind AS Translation Reserve" for an amount of ₹.42.77 Crore [TMILL has attached the calculation of deriving the amount] and accordingly created a liability for the same amount as on 1st April'2015.</p> <p>As per the requirement of Accounting Standard the above closing liability needs to be reviewed every year. We need to review:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ The Cost of replacement based on quotation from vendors.</li> <li>✓ The Year of replacement.</li> <li>✓ Discounting rate to consider deriving present value.</li> <li>✓ Reduction of any actual purchase/replacement from closing liability. Hence there will be no addition in the Fixed assets for new purchase but there will be movement of closing and opening liability in Berth#13 replacement obligation.</li> </ul> <p>Thus, as per requirement of the standard, future replacement obligation was reviewed on FY 2015-16. After review of the Present Value of Replacement obligation the closing liability comes to ₹. 49.29 Crore. In this regard, the TMILL has furnished its workings.</p> <p>Further, the projection was reviewed in FY 2016-17. After review of the Present Value of Replacement obligation the closing liability comes to ₹.40.17 Crore. The closing liability was derived after-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Reduction in gross liability of future replacement</li> </ul>
--	--

	<p>by ₹.5.18 Crore, cost of four big loaders and four small loaders which was transferred under Replacement Obligation.</p> <p>✓ Unwinding of Replacement obligation of ₹.2.18 Crore.</p> <p>✓ Reversal of Maintenance Charge by ₹.6.12 Crore, since while determining of FY 2015-16 liability cost of replacement cost of equipment was considered on a higher side (mainly Harbor Mobile Crane).</p> <p>Attaching the file for determining liability of <b>₹. 40.17 Crore</b></p> <table><tr><th><b>Particulars</b></th><th><b>Amount</b></th><th><b>Unit</b></th></tr><tr><td>Liability as on 31<sup>st</sup> March'2016</td><td>49.29</td><td>Crore</td></tr><tr><td>Reduction in liability-cost of equipment's</td><td>(5.18)</td><td>Crore</td></tr><tr><td>Unwinding of Replacement Obligation</td><td>2.18</td><td>Crore</td></tr><tr><td><b>A.</b></td><td><b>46.29</b></td><td><b>Crore</b></td></tr><tr><td>Closing Liability as on 31<sup>st</sup> March'2017</td><td>40.17</td><td>Crore</td></tr><tr><td><b>B.</b></td><td><b>40.17</b></td><td><b>Crore</b></td></tr><tr><td><b>Reversal of Maintenance Charge C=A-B</b></td><td><b>6.12</b></td><td><b>Crore</b></td></tr></table> <p>The above reversal of ₹.6.12 Crore was considered under preparation of Ind AS Accounts, thus reduced cost to that extent, but while preparation of accounts under I Gaap this is not required to be considered.</p> <p>Further attaching calculation file for determining Replacement Cost and Unwinding of replacement obligation for FY 2017-18, FY 2018-19.</p> <p>Difference between Asset wise depreciation under I Gaap and depreciation as per certified segregated accounts as disclosed under Berth#12 against each year is disclosed under "Saving in depreciation due to movement of Opening Tangible block as Intangibles and further due to addition of assets but not considered as Assets under Ind AS accounting"</p> <p><b>B. Year wise details of depreciation under I Gaap and Ind AS based on segregated accounts: -</b></p> <p>During FY 2017-18 various equipment were purchased/replaced but these assets were not reflected as addition to fixed assets.</p> <table><tr><th><b>Heads</b></th><th><b>FY 2016-17</b></th><th><b>FY 2017-18</b></th><th><b>FY 2018-19</b></th></tr><tr><td>Depreciation under Ind AS-Segregated Accounts under</td><td>2.46 Crore</td><td>2.55 Crore</td><td>3.16 Crore</td></tr></table>	<b>Particulars</b>	<b>Amount</b>	<b>Unit</b>	Liability as on 31 <sup>st</sup> March'2016	49.29	Crore	Reduction in liability-cost of equipment's	(5.18)	Crore	Unwinding of Replacement Obligation	2.18	Crore	<b>A.</b>	<b>46.29</b>	<b>Crore</b>	Closing Liability as on 31 <sup>st</sup> March'2017	40.17	Crore	<b>B.</b>	<b>40.17</b>	<b>Crore</b>	<b>Reversal of Maintenance Charge C=A-B</b>	<b>6.12</b>	<b>Crore</b>	<b>Heads</b>	<b>FY 2016-17</b>	<b>FY 2017-18</b>	<b>FY 2018-19</b>	Depreciation under Ind AS-Segregated Accounts under	2.46 Crore	2.55 Crore	3.16 Crore
<b>Particulars</b>	<b>Amount</b>	<b>Unit</b>																															
Liability as on 31 <sup>st</sup> March'2016	49.29	Crore																															
Reduction in liability-cost of equipment's	(5.18)	Crore																															
Unwinding of Replacement Obligation	2.18	Crore																															
<b>A.</b>	<b>46.29</b>	<b>Crore</b>																															
Closing Liability as on 31 <sup>st</sup> March'2017	40.17	Crore																															
<b>B.</b>	<b>40.17</b>	<b>Crore</b>																															
<b>Reversal of Maintenance Charge C=A-B</b>	<b>6.12</b>	<b>Crore</b>																															
<b>Heads</b>	<b>FY 2016-17</b>	<b>FY 2017-18</b>	<b>FY 2018-19</b>																														
Depreciation under Ind AS-Segregated Accounts under	2.46 Crore	2.55 Crore	3.16 Crore																														

		<table><tr><td>Berth#13</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Depreciation as per I Gaap-for asset wise depreciation calculation (working has been attached by TMILL)</td><td>4.35 Crore</td><td>5.45 Crore</td><td>7.12 Crore</td></tr><tr><td>Difference as stated as Adjustments in depreciation due to lower depreciation considered under Ind AS accounting</td><td>1.89 Crore</td><td>2.90 Crore</td><td>3.96 Crore</td></tr></table> <p><b>C. Loss on dismantling of Hopper:</b> - During Financial Year FY 2017-18 hopper which was installed in Berth#13 (earlier B#12) was dismantled. For consideration we have considered the date as on 31st July'2017.</p> <p>On 31st July the details of Hopper were as: -</p> <table><tr><td><b>Particulars</b></td><td><b>Amount</b></td><td><b>Unit</b></td></tr><tr><td>Gross Block as on 31<sup>st</sup> July'2017</td><td>1.22</td><td>Crore</td></tr><tr><td>Accumulated depreciation as on 31<sup>st</sup> July'2017</td><td>0.95</td><td>Crore</td></tr><tr><td>Net Block</td><td><b>0.27</b></td><td><b>Crore</b></td></tr></table> <p>The Net Block of ₹.0.27 Crore as on 31st July'2017 have been considered as Loss on dismantling of Hopper.</p>	Berth#13				Depreciation as per I Gaap-for asset wise depreciation calculation (working has been attached by TMILL)	4.35 Crore	5.45 Crore	7.12 Crore	Difference as stated as Adjustments in depreciation due to lower depreciation considered under Ind AS accounting	1.89 Crore	2.90 Crore	3.96 Crore	<b>Particulars</b>	<b>Amount</b>	<b>Unit</b>	Gross Block as on 31 <sup>st</sup> July'2017	1.22	Crore	Accumulated depreciation as on 31 <sup>st</sup> July'2017	0.95	Crore	Net Block	<b>0.27</b>	<b>Crore</b>
Berth#13																										
Depreciation as per I Gaap-for asset wise depreciation calculation (working has been attached by TMILL)	4.35 Crore	5.45 Crore	7.12 Crore																							
Difference as stated as Adjustments in depreciation due to lower depreciation considered under Ind AS accounting	1.89 Crore	2.90 Crore	3.96 Crore																							
<b>Particulars</b>	<b>Amount</b>	<b>Unit</b>																								
Gross Block as on 31 <sup>st</sup> July'2017	1.22	Crore																								
Accumulated depreciation as on 31 <sup>st</sup> July'2017	0.95	Crore																								
Net Block	<b>0.27</b>	<b>Crore</b>																								
(ii).	The figures of Gross Fixed Assets as per IGAAP and Capital Work in Progress as on 31 March 2019 as considered in Form no. 1 is seen to be based on Form no. 7 furnished by TMILL. With regard to Form no. 7, the TMILL to furnish the following:																									
(a).	A reconciliation statement to reconcile the Opening Balance of the Gross Fixed Assets for each of the asset category viz., Plant and Machinery, Building and Structures, Furniture and Fixtures, Office equipment, Computers, Hardware Network, Vehicles and any other Fixed Assets for the year 2016-17 as per IGAAP and INDAS.	To derive previous year numbers opening balance sheet under Ind AS was prepared on 01st April'2015 and thereafter full year financial was prepared under Ind AS for FY 2015-16 to derive previous year numbers and company prepared and published its first financial under Ind AS for FY 2017-18. Thus, to prepare reconciliation TMILL need to start reconciliation of opening balance from FY 2015-16 onwards. In this regard, TMILL has attached the reconciliation of opening balance as on 01st April'2015 & 01st April'2016. (Reconciliation has been furnished by TMILL).																								
(b).	Workings in support of the Opening balance of Gross fixed asset and depreciation as of the year 2016-17 for each of the asset category viz., Plant																									

	and Machinery, Furniture and Fixtures, Office equipment, Computers, Vehicles and any other Fixed Assets.	
(c).	Workings in support of the Depreciation for the year considered in respect of each of the asset category viz., Plant and Machinery, Furniture and Fixtures, Office equipment, Computers, Vehicles and any other Fixed Assets, for each of the years 2016-17 to 2018-19.	For Opening Balance of Gross Fixed Assets, Calculation of depreciation, the figures of addition and disposal you can derive from Asset wise Fixed asset register in respect of Equipment involved in Berth#13 (earlier Berth#12) operation.
(d).	The figure of additions and disposal shown under gross fixed assets as considered in Form no. 7 for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 are not seen to be as per the Annual Accounts of the respective years as furnished by TMILL. The TMILL to furnish workings in support of the figures considered in Form no. 7.	
(e).	The list of items considered under capital Work-in-Progress as on 31.03.2019 with value for each item to be furnished.	A piece of land measuring 4,300 sqm was taken on lease by TMILL from Haldia Dock complex in the month of September, 2017. TMILL has deposited an amount of ₹.1.51 Crs. as an upfront premium with HDC and further incurred an amount of ₹.1.85 Crs. for development of the plot/land. This cost as of now is shown under Capital Work in progress, which would be capitalized as development of land, once the plot/land is ready for operation.
(iii).	With regard to the Working Capital in Form no. 3, the TMILL to explain the reason for not estimating any allowable Inventory in respect of capital spares as well as other inventory excluding fuel and customized spares as well as Sundry Debtors as part of Working Capital as per clause 2.5 of the Tariff Guidelines, 2019.	As per clause 2.6 of the 2019 Tariff Guidelines, Sundry debtor would include advance payment of Revenue share/ Royalty/ Lease rental/ License fee to Landlord from the contractual obligations. However, TMILL does not have any such contractual obligations. TMILL has not considered Debtor arising out of Sales. TMILL does not have any capital spares as on date.  However, subsequently, the TMILL vide its e-mail dated 20 February 2020 has furnished details of the working capital considered by TMILL: (a). Inventory – ₹ 1.53 crores – 1 month repairs cost. (b). Sundry Debtors – ₹ 1.48 crores – Security deposit for 14000 sqm backup land & 54000 + 9000 sqm bare land and power supply at Berth no. 12. (c). Cash balance – ₹ 6.35 crores – 1 month cash expenses
(iv).	As per clause 2.8 of Tariff Guidelines 2019, the assessed ARR as per clause 2.1 to 2.7 is to be indexed by 100% of the Wholesale price index (WPI) applicable as communicated by TAMP to arrive at the indexed ARR for the immediate subsequent year. For example, if Y4 is 2018-19, then the applicable WPI is 3.45% and the indexed ARR for the year Y4 will be $(9) \times 1.0345$ . In the Instant case, the Y1 is 2016-17, Y2 is 2017-18 and Y3 is 2018-19 and the immediate subsequent year (Y4) is 2019-20. However, for the purpose of indexation of ARR, TMILL has considered the indexation factor 3.45% as applicable for the year 2018-19 instead of applying indexation factor of 4.26% as applicable for the year 2019-20. The TMILL to revise the figure of ARR.	Considering WPI as 4.26% for 2019-20, the revised ARR for 2019-20 will be ₹.93.13 Crores in place of ₹. 92.40 Crs. The same may be considered.  However, subsequently, the TMILL vide its e-mail dated 20 February 2020, while conveying consideration of working capital components has stated that based on the increase in working capital as brought out above and considering WPI of 4.26%, the revised ARR for 2019-20 will be ₹.93.62 Crores and has requested to consider the same.
<b>C.</b>	<b>Revenue Estimation:</b>	
(i).	In the revenue estimation at proposed rates, the TMILL has considered the income from Shore	Shore Handling definition is now amended as per definition given in the Stevedoring and Shore

	handling charges as per Clause 9.1.1 at ₹.99.93 per MT. In addition to the above shore handling charge, TMILL has also considered the revenue from the charges for Loading at plot or hook point for delivery of ₹.33.74 per MT. In this connection, it is to state that the definition of Shore Handling Charges as proposed by TMILL indicates composite charges for supply of labor with / without equipment for transportation of cargo from hook point to stacking point (including loading at hook point), unloading of the same at the stacking point and subsequent loading for delivery for import cargo and vice versa in case of export cargo. The TMILL to clarify why additional revenue on account of Loading at plot or hook point for delivery has been considered, when the said activity is already included in the Shore Handling charges as per the definition proposed by TMILL.	Handling Policy, 2016 issued by the Ministry of Shipping. The definition is comprehensive for all activities, however, for the purpose of tariff, the rates are broken in line with KOPT SOR and also as per actual activities as explained in our answer to D (v). Since the activities are different for various types of cargo, export or import, mode of receipt or despatch, that is why the charges are given under different sections and no additional revenue has been considered.
<b>D.</b>	<b>Scale of Rates</b>	
(i).	The TMILL to explain the rationale behind amending the existing definition in respect of 'On-board supervision' and 'Transshipment' in the proposed SOR.	<p><b>(i) Rationale behind amendment of existing definition in respect of On Board Supervision and Transshipment in proposed SOR:</b></p> <p>The underlined statement is added to the existing definition:  <u>'On-board supervision' shall mean certain services, both on-board and on-shore, rendered by TMILL during ship to shore/shore to ship transfer operation of cargo which are not included within the purview of On-board handling charges or loading / unloading charges or Miscellaneous charges and are ancillary in nature and some of which are needed for achieving better productivity / efficiency during vessel operation.</u></p> <p>This has been done in order to bring more clarity to show the difference between On Board Charges and On-Board Supervision Charges. While On-Board Charges mean only providing in the form of supply of manpower for ship loading/unloading operation, there are many additional services required during ship operation like:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Loading or discharging as per stowage plan provided by Master</li> <li>- Checking of vessel cranes and loose gears</li> <li>- Providing slings and gears required to carry out loading / unloading operation</li> <li>- Tally of cargo loaded or discharged from ship</li> <li>- Providing dunnage and lashing materials for loading of export vessels</li> <li>- Providing manpower for lashing in export vessels or unlashings in import break bulk vessels</li> <li>- General supervision of cargo discharge or loading operation including deploying supervisors for safety of operation</li> </ul> <p>Some other services are also mentioned in the relevant section. These services do not fall under the purview of On-Board Charges. Hence the definition has been amended in order to bring more clarity.</p> <p>“Transshipment”</p>



		Definition of transhipment has now been retained same as previous SOR.				
(ii).	The rationale behind introducing a definition of “Shore Handling Charges” at Section 2 (xv) in the proposed SOR to be explained. The proposed definition may be reviewed and modified in line with definition given in the Stevedoring and Shore handling Policy, 2016 issued by the Ministry of Shipping. Consequently, the need felt by TMILL to prescribe charges for Shore handling at Section 9 of the proposed SOR to be explained	<p><b>Rationale behind introducing a definition of “Shore Handling Charges”</b></p> <p>Presently no definition of “Shore Handling” exists in TMILL SOR. “Shore Handling” definition and rates exist in the KOPT SOR. Since services are similar in nature and shore handling services are being provided by TMILL it is felt to introduce this definition as well as applicable charges in TMILL SOR.</p> <p>Presently TMILL is charging activity wise as specified in the existing SOR of TMILL. However, in order to align with the SOR of KOPT and to have comparable items for the purpose of ROYALTY payment to KOPT it is proposed to introduce the definition of “Shore Handling” and charges for the same.</p> <p>The definition is being modified in line with the definition given in the “Stevedoring and Shore Handling Policy, 2016” issued by the Ministry of Shipping.</p>				
(iii).	In the existing SOR, the TMILL had a residual entry of ‘Any other cargo not specified above’ under each Section of Schedule of Wharfage charges and On Board charges. The TMILL has now proposed to delete the said entry in the said Schedules in the proposed SOR. However, it has been retained Clause 3 (viii) of the SOR which gives the procedure to be followed before classifying any cargo under unspecified category. The TMILL to clarify what tariff it will levy on unspecified cargo.	The charges for ‘any other cargo not specified above’ have been included along with “project cargo and machinery and spares” for all items				
(iv).	The TMILL has proposed additional rate at Clause 12.1 Sr. no. 8 towards equipment hire charges for forklifts above 25 MT. However, it is seen that the TMILL has not captured the revenue impact on account of the said proposed rate in Form – 4. The TMILL to capture the revenue in the Form -4 accordingly.	<p>TMILL already had one 32 MT capacity forklift. Further during the previous tariff cycle, TMILL has commissioned 2 numbers 45 MT capacity Reach-stacker cranes for break bulk cargo handling.</p> <p>Sometimes such equipment are required for purpose beyond normal shore handling activities, e.g., repairing of packages, transhipment from trailer to trailer etc. Since such requirements cannot be predicted in normal course of activity, no revenue has been shown.</p>				
(v).	The proposed SOR includes Onboard supervision, Loading/ Unloading/ Restacking charges and Transportation charges. As per the definition proposed by TMILL for Shore Handling Charges, Shore handling includes services for which charges are levible as per the itemized rates mentioned above. That being so, the reason for proposing separate schedule for Shore Handling Services may be clarified. The TMILL to also clarify the circumstances under which itemized rates will be levied and the	<p>TMILL has to pay royalty to KOPT as per KOPT SOR and KOPT SOR includes shore handling rates.</p> <p><b>The relevant portion of KOPT SOR is quoted below:</b></p> <p><b><u>Quote</u></b></p> <table><tr><td><b><u>S.6</u></b></td><td><b><u>Shore Handling Charges</u></b></td></tr><tr><td><b><u>S.6.1</u></b></td><td>Shore Handling Charges for foreign cargo shall be levied at the following rates</td></tr></table>	<b><u>S.6</u></b>	<b><u>Shore Handling Charges</u></b>	<b><u>S.6.1</u></b>	Shore Handling Charges for foreign cargo shall be levied at the following rates
<b><u>S.6</u></b>	<b><u>Shore Handling Charges</u></b>					
<b><u>S.6.1</u></b>	Shore Handling Charges for foreign cargo shall be levied at the following rates					



	circumstances under which composite Shore Handling Charges will be levied.	Sl No	Description	Rates in ₹ per tonne or part thereof	
				Shore Handling Services involving transfer of cargo from / to Hook Point to / from Storage point (including loading point and unloading at storage point for imports and loading at storage point and unloading at hook point for export)	Shore Handling Service involving Loading at storage point for delivery or unloading at storage point during receiving
				Handled at HDC	Handled at HDC
		2	Iron and Steel; Pipes & Tubes	112.93	55.62
		3	All other break bulk cargo for which rates otherwise not specified – (per Pkg. Or Unit weight)		
		i)	Less than 5 tonne	37.65	18.54
		ii)	5 tonne to Less than 10 tonne	70.58	34.76
		iii)	10 tonne to less than 20 tonne	141.16	69.53
		iv)	20 tonne to less than 40 tonne	188.21	92.70
		v)	40 tonne and above	376.43	185.41
		6	All types of dry bulk cargo not specified (other than the cargo landed from or shipped/ to be shipped through mechanical system)		
		i)	When the cargo landed at a berth is stored at the immediate back up area / of the same berth and	84.70	41.71

			finally delivered from the said storage area, or vice versa (in case of exports); without requiring additional loading / unloading and/or transportation over those covered under the definition of shore handling charge.		
		ii)	When the cargo landed at a berth is stored at any area (within the dock), other than in the immediate back up area of the same berth, and finally delivered there from, or vice versa (in case of Exports); without requiring additional loading/unloading and/or transportation over those covered under the definition of shore handling charges.	103.49	41.71
		S.6.3	<b><u>Charges for Heaping / High heaping and/or Despatch Related Services for dry bulk cargo:</u></b>		
			Charges for heaping/high heaping and/or despatch related services for dry bulk cargo shall be levied at the following rates:		
		<b>Sl. No.</b>	<b>Description</b>	<b>Rates in ₹ per tonne or part thereof</b>	
		S.6.3.1	Heaping/high heaping of Dry Bulk Cargo at storage area / Hook Point at HDC	14.45 per MT	
		<b>Sl. No.</b>	<b>Description</b>	<b>Rates in ₹ per tonne or part thereof</b>	
		S.6.3.2	a) Despatch related services for rail borne cargo handled through MHC berths of HDC, including cleaning, trimming, labelling,	21.31 per MT	

		lime spraying and weighments.  Note: If due to any reason, the service of weighment cannot be provided by the port, the prescribed rate for weighment charge available at Sl. No. 6 of S.16.1 in the SOR of KOPT may be considered as a discount.	
	b)	Despatch related services for road bound cargo, handled through MHC Berths of HDC including weighments.  <b>Note:</b> If due to any reason, the service of weighment cannot be provided by the port, the prescribed rate for weighment charge available at Sl. No. 6 of S.16.1 in the SOR of KOPT may be considered as a discount.	8.67 per MT

**Unquote**  
In light of the above the clarifications are as given below:

(i) In order to align the TMILL SOR with KOPT SOR to avoid anomalies and discrepancies in royalty payment, the above structure has been proposed.

(ii) The SOR proposed by TMILL is drawn in similar line with KOPT SOR.

The applicable services, charges and sections applicable of proposed SOR can be tabulated below

Cargo details	Services	Applicable section of SOR
Import Dry Bulk	Hook Point to Storage Point including loading at hook point, transfer and unloading at storage point	Section 9.1 (1)
	Stacking / Heaping / High Heaping at Storage Point	Section 9.3 (2)
	Loading for delivery by road	Section 7.1 (1) or (2)
	Loading for delivery by rail	Section 7.1 (1) or (2)
	Despatch related	Section 9.3 (1)

			services for delivery by rail	
			Cleaning of Jetty / Deck and water sprinkling	Section 9.3 (3)
		<b>Import Break Bulk</b>	Hook Point to Storage Point including loading at hook point, transfer and unloading at storage point	Section 9.1 (2) or (3)
			Loading for delivery by road	Section 7.1 (3) or (4)
			Loading for delivery by rail	Section 7.1 (6) or (7)
			Despatch related services for delivery by rail	Section 9.3 (1)
			Stacking with wooden dunnages / sand bags etc at the time of storage	Section 9.3 (4)
		<b>Export Break Bulk</b>	Unloading at the time of receiving by rail and handling at siding	Section 7.1 (6) or (7)
			Despatch related services for receiving by rail	Section 9.3 (1)
			Unloading at the time of receiving by road	Section 7.1 (3) or (4)
			Shore Handling services from storage point to hook point including loading at storage point, transfer and unloading at hook point	Section 9.1 (4) or (5)
			Stacking with wooden dunnages etc. at the time of storage	Section 9.3 (4)
		<b>Export Dry Bulk</b>	Unloading at the time of receiving by rail and handling at siding	Section 7.1 (8)
			Despatch related services for receiving by rail	Section 9.3 (1)
			Stacking with payloaders at storage yard at the time of receiving by rail or road	Section 7.1 (1)
			Shore Handling services from storage point to hook point including loading at storage point, transfer and unloading at hook point	Section 9.1 (1)
			Cleaning of Jetty / Deck and Water Sprinkling	Section 9.3 (3)
(vi)	The note no. 9.2 under Section 9 (Shore Handling Services) states that Shore Handling Services	Already explained above.		

	involving loading at storage point for delivery by road/rail or unloading at storage point during receiving by road/rail will be charged separately as per Section 7 (Loading/Unloading /Stacking). It is seen that the proposed note no. 9.2 is in conflict with the definition of Shore Handling Charges proposed at Section 2(xv). The TMILL is to review the note no. 9.2 in line with the definition of Shore Handling Charges, which is also to be reviewed as requested by us in earlier paragraph.	
<b>D.</b>	<b>Past Period Surplus:</b>	
	<p>Clause 3.1.2 of the Tariff Guidelines, 2019 stipulates that in case of operators who have not approached Courts, the surplus/deficit upto the period of first tariff fixation under this Guidelines shall be dealt with as per Clause 2.13 of the 2005 Tariff Guidelines as reproduced below:</p> <p><i>The actual physical and financial performance will be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. If performance variation of more than + or - 20% is observed as compared to the projections, tariff will be adjusted prospectively. While doing so 50% of the benefit/ loss already accrued will be set off while revising the tariff."</i></p> <p>The TMILL is, therefore, to furnish the statement reviewing the actual physical and financial performance vis-à-vis the estimates relied upon in the previous tariff cycle as done in earlier tariff revision under erstwhile Tariff Guidelines, 2005 and make necessary adjustments from the estimated ARR in case there is variation in both physical and financial parameters by +/-20%.</p>	<p>As per the workings for Past period surplus for the period from 2016-17 to 2018-19, it can be seen that the Authority assumed a surplus of ₹.6.88 Crs. and accordingly reduced the rates in the last order issued (Order issued in September, 2017) based on review application of TMILL. However, the actual surplus is ₹.2.09 Crs. for the corresponding period. (The TMILL has furnished the past period workings.)</p>

7.2. While furnishing additional information/ clarification, the TMILL has furnished the revised Form-1, incorporating the figures of Inventory and Sundry Debtors as discussed above. The revised ARR computation as furnished by TMILL is given below:

(Amount in ₹)

Sl. No.	Description	Y1- 2016-17	Y2- 2017-18	Y3- 2018-19
(1)	<b>Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)</b>			
(i)	Operating expenses (including depreciation)	528179213	718943327	793111517
(ii)	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	21831705	4949154	5423192
	<b>Total Expenditure 1=(i)+(ii)</b>	<b>550010918</b>	<b>723892481</b>	<b>798534709</b>
(2)	<b>Adjustments in respect of items where there is variation in figures reported as per INDAS (as per Audited Accounts) and IGAAP</b>			
(i)	Saving in Depreciation due to movement of Opening Tangible block as Intangibles	18941440	28959154	39613220
(ii)	Replacement Obligation of Berth#13 assets	61292434	-11307166	-13143172
(iii)	Unwinding of Berth#13 replacement Obligation	-21831705	-4949154	-5423192
(iv)	Loss on dismantling of hoppers	-	2683543	-
	<b>Total of Adjustments 2=(i)+(ii)+ (iii)+(iv)</b>	<b>58402169</b>	<b>15386377</b>	<b>21043856</b>
(3)	<b>Less Adjustments:</b>			
(i)	Actual Royalty / Revenue share paid to the port	79091765	88460415	104795882
(ii)	Interest on loans			

Sl. No.	Description	Y1-2016-17	Y2-2017-18	Y3-2018-19
(iii)	Interest on finance lease			
(iii)	Provision for bad and doubtful debts			
(iv)	Provision for slow moving inventory			
(v)	Construction cost-IFRIC 12			
(vi)	Other provisions, if any			
	<b>Total of 3 = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)+3(vi)]</b>	<b>79091765</b>	<b>88460415</b>	<b>104795882</b>
(4)	<b>Add: Admissible Royalty/ Revenue Share as per Clause 2.2. of the Tariff Guidelines, 2019</b>	60717967	67464039	79922228
(5)	<b>Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 1+2+4-3)</b>	590039289	718282482	794704911
(6)	Average Expenses of Sl. No.5 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3	701008894		
(7)	<b>Capital Employed</b>			
	(i). Gross Fixed Assets (Property, Plant & Equipment) as on 31st March Y3 or 31 December of Y3 followed by the BOT operator (As per IGAAP)	1104259006		
	(ii). Add: Capital Work in Progress as on 31st March Y3 or 31 December of Y3 followed by the BOT operator (As per Audited Annual Accounts)	33650686		
	(iii). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019	93528228		
	(a). Inventory	15280348		
	(b). Sundry Debtors	14792000		
	(c). Cash	63455880		
	(d).Sum of (a)+(b)+(c )	<b>93528228</b>		
	<b>(iv). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)]</b>	<b>1231437919</b>		
(8)	<b>Return on Capital Employed 16% on Sl. No.7(iv)</b>	197030067		
(9)	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2019 as applicable [ (6)+ (8) ]</b>	898038961		
(10)	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year Y4 for example, if Y4 is 2019-20, then the applicable WPI is 4.26% and the indexed ARR for the year Y4 will be (9) x 1.0426)</b>	<b>936295421</b>		
(11)	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)</b>	<b>936295421</b>		
(12)	<b>Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.11 above</b>	899979627		
<b>13</b>	<b>Revenue gap</b>	<b>36315794</b>		

8.1. A joint hearing in this case was held on 17 October 2019 at the KOPT premises. At the joint hearing, the TMILL and KOPT have made their submissions.

8.2. As discussed at the joint hearing, the KOPT vide its email dated 10 March 2020 has furnished its comments. The comments of KOPT was forwarded to TMILL vide our letter dated 11 March 2020, for feedback comments. The TMILL has responded vide its letter dated 18 March 2020.

9. Further, some information/ clarification were sought from KOPT vide our letter dated 19 December 2019, on the following points. Even after reminders, the KOPT has not furnished the requisite information.

- (i) Comments on Computation of ARR.
- (ii) Confirmation of average traffic at 17.14 Lakh tonnes for the years 2016-17 to 2018-19.
- (iii) Comments on the estimation of revenue at the proposed level of tariff.
- (iv) Comments on Comparative statement furnished by TMILL highlighting the changes/ amendments proposed by TMILL in its proposed Scale of Rates vis-a-vis the existing Scale of Rates.
- (v). To coordinate with TMILL to enter into a Separate Agreement as per the stipulation contained in Clause 1.9 of the 2019 Guidelines. The copy of the Agreement to be entered by TMILL with KOPT, duly signed by both the parties to be furnished.

10. In the meanwhile, the TMILL vide its email dated 7 January 2020 made a request to extend the validity of the existing tariff of TMILL from 1 July 2019 till 31 March 2020 or till new rates are approved, whichever is earlier. Based on the request made by TMILL and in order to avoid a vacuum in the tariff, the Authority vide its Order no. TAMP/8/2016-TMILL dated 11 February 2020 has extended the validity of the existing tariff of TMILL from 1 July 2019 till 31 March 2020 or till new rates are approved, based on a proposal filed by TMILL, whichever is earlier.

11. The proceedings relating to joint hearing held in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

12. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges.

- (i) The Scale of Rates of TM International Logistics Ltd (TMILL) was last approved by this Authority vide Order No. TAMP/8/2016-TMILL dated 17 September 2016. This Order was notified in the Gazette of India on 10 October 2016 vide Gazette no. 369. Vide the said Order the then prevailing rates were reduced by 7%, except for the wharfage rate and on board handling charge in respect of Project cargo and the per tonne rate for on board equipment assistance charges. Subsequently, based on the review application filed by TMILL on 22 November 2016, this Authority vide its Order no. TAMP/83/2016-TMILL dated 21 July 2017 effected a reduction of 4.85% in tariff prevailing prior to September 2016 Order, with effect from 01 September 2017 to 31 March 2019.
- (ii) The Ministry of Shipping (MOS), as a policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, has issued Tariff Guidelines, 2019, for BOT operators who were previously governed by 2005 Tariff Guidelines. Consequent to the issue of the Tariff Guidelines, 2019, by the MOS, the tariff fixation exercise in respect of the TMILL is to be governed by the stipulations contained in the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Guidelines, 2019.
- (iii) In this backdrop, the TMILL has come up with its proposal dated 1 October 2019 for general revision of its SOR under the Tariff Guidelines, 2019 and Working Guidelines to operationalize the Tariff Guidelines, 2019. The said proposal of TMILL alongwith the information/ clarification furnished by TMILL during the processing of the case are considered in this analysis.
- (iv) The KOPT has stated with regard to the issues relating to incorporation of TMILL as a Special Purpose Vehicle (SPV), and segregated accounts in respect of Berth no. 12, that the submissions made by it earlier in the previous general revision of TMILL is still valid. Accordingly, the KOPT has requested this Authority to issue appropriate direction to TMILL. The issues relating to incorporation of TMILL as a SPV and submission of segregated accounts by TMILL, have already been addressed by this Authority in detail in the TMILL's past general revision Orders. In this connection, as already indicated in the earlier Orders passed in respect of TMILL, it is reiterated that the need to prepare Segregated Accounts arises since the Licensee operates in many other areas, apart from the licensed premises and the Accounts drawn up by the operator include the results of all his operations. The basic requirement of BOT cases is that the successful bidder to a port project has to form a SPV to discharge his obligations under the Licence Agreement. It is incumbent upon the Landlord port to ensure that such SPV has been formed and then enter into a Licence Agreement with such separate entity created. For reasons not known to us, KOPT does not appear to have followed this established procedure. It was necessary for KOPT to take appropriate steps to ensure such SPV is formed. Till KOPT ensures its Licensee forms a separate SPV and maintains separate accounts, this Authority relies upon the segregated accounts furnished by TMILL, given that the KOPT has not expressed any serious objection to the Segregated Accounts presented by TMILL. However, relying upon the Segregated Accounts of TMILL by this Authority should not be construed as endorsing the Segregated Accounts submitted by the TMILL.
- (v) (a) Clause 2.1 of the Tariff Guidelines, 2019, requires each BOT Operator to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Annual Accounts of the immediate preceding three years (Y1), (Y2) and (Y3) at the time of submitting the proposal subject to certain exclusions as prescribed in Clause 2.2, 2.3.1 and 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital



Employed obtaining as on 31<sup>st</sup> March Y3, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant.

- (b) The TMILL has assessed the ARR based on Segregated audited Annual Accounts for three years i.e. 2016-17 (Y1), 2017-18 (Y2) and 2018-19 (Y3) duly certified by a practicing Chartered Accountant. The total operating expenditure considered by TMILL for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 for arriving at the average sum of the Actual Expenditure for the respective years is seen to be as per the segregated audited Annual Accounts of TMILL for the respective years, drawn following INDAS.
- (c) Clause 2.3.2 stipulates that in case there is variation in the expenditure reported under IND AS and IGAAP, then necessary adjustments is to be done in the ARR computation by excluding IND AS figures and considering figures as per IGAAP. The segregated audited Annual accounts of TMILL are IND AS compliant. Thus, the TMILL has shown addition aggregating to the tune of ₹ 5.84 crores, ₹ 1.54 crores, and ₹ 2.10 crores, during the years 2016-17 to 2018-19 respectively, in the computation of ARR on account of, adjustment in depreciation due to movement of Opening Tangible block as Intangibles, Replacement Obligation of Berth no. 13 assets, Unwinding of Berth no. 13 replacement obligation and Loss on dismantling of hoppers to capture these items as per IGAAP to comply with the Guideline position. The TMILL has furnished the requisite working in this regard. Considering the workings furnished by the TMILL and also since the quantum of the said adjustments as made by TMILL has been certified by a practicing Chartered Accountant, the amount considered by TMILL towards adjustments as discussed above is relied upon.
- (d) While assessing the ARR, the TMILL has made exclusions of the expenses not admissible in ARR computation, as prescribed in Clause 2.2, 2.3.1 and 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019. The following adjustments done by TMILL in line with provisions prescribed in Clause 2.2, 2.3.1 and 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines are brought out for specific mention:

- (i) Clause 2.2 of the Tariff Guidelines, 2019, interalia, stipulates that Royalty/ Revenue share' payable to the landlord port by the BOT operator in those cases where the bidding process was finalized before 29 July 2003 tariff computation will be taken into account to the extent of the next highest bidder in the ARR computation.

TMILL is a BOT operator, who falls in the pre July 2003 era. Thus, in case of TMILL, the Revenue share paid by TMILL to the Licensor port KOPT is admissible as an item of cost to the extent of the next highest bidder. Accordingly, 76.77% of the Revenue share as reflected in the segregated audited Annual Accounts of TMILL for the year 2016-17 and 76.26% of the Revenue share as reflected in the segregated audited Annual Accounts of TMILL each for the years 2017-18 and 2018-19, has been considered by the TMILL in the computation of ARR, in line with the clause 2.2 of the tariff guidelines of 2019, which was also followed when the tariff of TMILL was being fixed under 2005 Tariff Guidelines.

- (ii) As per Clause 2.3.1 (ii) of the Tariff Guidelines, 2019, Interest on loans, provision for bad and doubtful debts, provision for slow moving inventory etc., are to be excluded. The TMILL has not reported any expenditure on account of Interest on loans, provision for bad and doubtful debts, and provision for slow moving inventory in its Segregated Audited Annual Accounts.
- (e) Following the provisions prescribed at Clause 2.2, 2.3.1 and 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines and based on the adjustments as discussed above, the TMILL has arrived at average expenses for the years 2016-17 to 2018-19 at ₹ 70.10 crores, as per the stipulation prescribed in clause 2.4 of the Tariff Guidelines, 2019.
- (vi) (a) Based on the stipulation contained in Clause 2.5 of the Tariff Guidelines of 2019, the TMILL has worked out the figure of Capital Employed. Capital employed comprises of Gross Fixed assets as arrived as per IGAAP to the tune of ₹ 110.43 crores plus capital

work in progress to the tune of ₹ 3.37 crores, as on 31 March 2019. The working furnished by TMILL in Form 7 has been duly certified by a Chartered Accountant.

- (b) Clause 2.6. of the Tariff Guidelines, 2019 prescribes the norms for determining the working capital comprising of Inventory, Sundry debtors and Cash balances. Limit on inventory for capital spares will be one year's average consumption and in case of other items of inventory the limit will be six months' average consumption of stores excluding fuels. Limit on cash balance will be one month's cash expenses. Advance payment of Revenue Share/ royalty and lease rental / license fee to the landlord port flowing from the contractual obligations is to be treated as sundry debtors.
- (c) (i) The TMILL has considered Inventory excluding fuel and customized spares to the tune of ₹. 1.53 crores, which is seen to be six months Repairs to Machinery as reflected in the segregated audited Annual Accounts for the year 2018-19 (i.e. ₹ 3.06 crores /2= 1.53 crores). The same is considered in the analysis. The TMILL has confirmed that it does not have any capital spares as on date.
- (ii) The TMILL has not considered any advance payment of Revenue Share, as it has confirmed to not have any such contractual obligations. However, an aggregate amount of ₹. 1.48 crores made towards security deposit made by TMILL with KOPT towards the initial allotment of 14000 sq. mtrs for backup land and subsequent allotment of 54000 sq. mtrs and 9000 sq. mtrs of bare land by KOPT to TMILL and; security deposit on power supply has been considered as sundry debtors by TMILL.
- In this regard it is to state that Payment of Security Deposit by TMILL to KOPT cannot be taken as part of sundry debtors since the payment was made to KOPT during the initial allotment of land to TMILL and has not been specifically made during the years 2016-17 to 2018-19, the years which are under consideration for assessment of ARR.
- (iii) The TMILL has considered cash balance to the tune of ₹. 6.34 crores, which is seen to be one month average operating expenditure excluding depreciation as reflected in the Audited Annual Accounts for the year 2018-19 [(79.31 crores – 3.16 crores)/ 12 = ₹. 6.34 crores).
- (d) Thus, based on the above, the Working Capital has been considered at ₹ 7.87 crores instead of ₹. 9.35 crores as considered by TMILL.
- (e) As explained above, the total capital employed including working capital works out to ₹ 121.66 crores instead of ₹. 123.14 crores as proposed by TMILL.
- (vii) As per Clause 2.7 of the Tariff Guidelines, 2019, Return on Capital Employed (ROCE) at 16% is worked out on the Capital Employed, which works out to ₹ 19.47 crores, which is considered in the ARR computation.
- (viii) The ARR comprises of the average of the expenditure for the three financial years 2016-17 to 2018-19 plus 16% ROCE. Accordingly, the ARR has been worked out to ₹ 89.57 crores. Further, as per Clause 2.8 of Tariff Guidelines, 2019, the said ARR needs to be indexed @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 which is 4.26%. After applying the said indexation factor, the ceiling indexed ARR as modified by us works out to ₹. 93.38 crores, as against the ceiling indexed ARR worked out by TMILL at ₹ 93.63 crores.
- (ix) Clause 3.1.2 of the Tariff Guidelines, 2019 stipulates that in case of operators who have not approached Courts, the surplus/deficit upto the period of first tariff fixation under this Guidelines shall be dealt with as per Clause 2.13 of the 2005 Tariff Guidelines as reproduced below:

*"The actual physical and financial performance will be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. If performance variation of more than + or - 20% is observed as compared to the projections,*

*tariff will be adjusted prospectively. While doing so 50% of the benefit/ loss already accrued will be set off while revising the tariff."*

The tariff of TMILL was last fixed vide tariff Order no. TAMP/8/2016-TMILL dated 17 September 2016 and subsequently reviewed vide Order no. TAMP/83/2016-TMILL dated 21 July 2017, by relying upon the estimates for the years 2016-17 to 2018-19. Thus, the estimates as relied upon in the Review Order dated 21 July 2017 for the years 2016-17 to 2018-19 vis-à-vis actuals for the corresponding period are to be analyzed to assess the surplus/ deficit, to comply with clause 3.1.2. of the Tariff Guidelines 2019.

- (x) TMILL has furnished past period workings for the years 2016-17 to 2018-19. The same is discussed as given below:
- (a) The actual traffic handled by TMILL during the years 2016-17 to 2018-19 is reported to be 1.42 MMTPA, 1.67 MMTPA and 2.05 MMTPA respectively, aggregating to 5.14 MMTPA, as against the aggregate traffic of 3.60 MMTPA as estimated in the tariff Order of July 2017 for the corresponding period. In spite of a specific request, the KOPT has not furnished its comments on the traffic figures given by TMILL. In the absence of any contradicting views of KOPT, the traffic as reported by TMILL is considered. The positive variation in traffic is seen to be 42.97%.
  - (b) The opinion of Attorney General for India conveyed by Ministry of Shipping (MOS) vide its letter dated 12 June 2015 is that the actual income earned by the operator based on their Audited Accounts should be considered and not any notional income. Therefore, for the purpose of analysis of the past period, the actual income as reported in the segregated audited Annual Accounts of TMILL for the years 2016-17 to 2018-19 has been considered. To have like to like comparison between actual income and estimated income, the estimated operating income considered in the review order is reduced by 4.85%, the reduction ordered in the review order.
  - (c) The Expenses have been considered as reflected in the segregated audited Annual Accounts of TMILL for the years 2016-17 to 2018-19, except for the following:
    - (i). In line with the stipulation contained in clause 2.8.1 of the tariff guidelines of 2005 and in line with the approach adopted in the last tariff Order, Revenue share has been considered as a cost item by TMILL to the extent of the revenue share quoted by the second highest bidder.
    - (ii) The TMILL has considered depreciation as per IGAAP, keeping in view that during the last revision of tariff of TMILL, estimates of depreciation were based on IGAAP
  - (d) As per the provisions of the Licence Agreement, the terminal value payable by KOPT to TMILL is ₹2.30 crores. Recognising that the payment would be due for 30 years, while fixing tariff under 2005 Guidelines vide the Order of July 2017, the annualised present value for the years 2016-17 to 2018-19 had been estimated then. The same has been considered by TMILL in the actuals for the years 2016-17 to 2018-19, which is considered in the analysis.  
Also, in line with the approach adopted during the last review based on 2005 Guidelines, the TMILL has not considered interest income on fixed deposits and liabilities no longer required to be returned back, under Finance and Miscellaneous Income.
  - (e)
    - (i) In line with the approach adopted during the last review based on 2005 Guidelines, the Capital employed has been considered as Net Fixed Assets plus working capital as per the norms prescribed in the 2005 Guidelines.
    - (ii) The Net Fixed Assets as reported in the segregated audited Annual Accounts is based on IND AS. Therefore, based on the workings as made available by TMILL to determine the capital employed as per IGAAP for the years 2016-17 to 2018-19, duly certified by the practicing Chartered Accountant, the Net Fixed Assets has been considered by TMILL at ₹ 36.14 crores, ₹ 65.64 crores and ₹ 64.70 crores for the years 2016-17 to 2018-19 respectively.

- (iii) The working capital has been considered in line with the stipulation at Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of 2005, as discussed below:
- Sundry debtors has been considered as NIL, since there is no estate income or railway terminal handling charges. However, Security deposit amounting to ₹ 141.61 lakhs is considered for each of the years under consideration, as has been done during the last review of tariff of TMILL.
  - Inventory has been considered at 50% of the Repairs and maintenance cost for the years 2016-17 to 2018-19 as for the said years.
  - The cash balance is considered at one month cash expenses.
  - The TMILL has not considered any current liabilities. However, current liabilities are also considered to arrive at Working capital. As done in the last general revision of TMILL, the proportion of Current liabilities of the Haldia Division to the Current Assets of Haldia Division as given in the Segregated Accounts is taken as base and applied to the figures of Current Assets as calculated above in the analysis. As a result, the working capital works out to be NIL for the year 2016-17 and ₹ 1.57 crores for 2017-18 and ₹ 2.90 crores for the year 2018-19.
- (iv) Thus, the modified Capital Employed works out to at ₹ 36.14 crores, ₹ 67.22 crores and ₹ 67.60 crores for the years 2016-17 to 2018-19 respectively as against ₹ 43.17 crores, ₹ 75.37 crores and ₹ 74.05 crores for the years 2016-17 to 2018-19 respectively considered by the TMILL, due to modification in the working capital.
- (f) A copy of the cost statement reviewing estimates of 2016-17 to 2018-19 vis-à-vis actuals of the corresponding period is attached as **Annex – I**. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

Particulars	Aggregate for the years 2016-17 to 2018-19 (₹ in crores)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Traffic (in MMTPA)	3.60	5.14	42.78%
Total Operating Income	173.85	251.61	44.73%
Total Expenditure including FME less FMI, Depreciation and overheads	133.02	210.27	58.07%
Surplus/ deficit before Return	40.82	41.34	1.27
Capital Employed (Average)	53.05	64.14	7.42

The details regarding the Actual Return earned by TMILL on the Capital Employed are given in the following table:

(₹ In Crores)					
SL. No.	Particulars	2016-17	2017-18	2018-19	Average
(i)	Actual Surplus before Return earned by TMILL	14.44	9.57	17.33	13.78
(ii)	Actual Capital Employed	36.14	67.22	67.60	56.99
(iii)	Actual Return on Capital Employed as a percentage.	39.96%	14.23%	25.63%	24.18%
(iv)	Variation in Return on Capital Employed @ 16%	149.75%	-11.06%	60.19%	51.13%

- (g) As per clause 2.13 of the tariff guidelines read with the opinion of AG, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle.

It can be seen from the above analysis that the variation in the physical parameter i.e., actual traffic handled and financial performance in terms of return on capital employed is

positive and the same is more than 20%. Hence, there is a case for adjustment of past period surplus of TMILL for the years 2016-17 to 2018-19.

As per the opinion of the AG, if the variation in both the physical and financial parameters is more than 20%, then 20% of the surplus is to be allowed to be retained by the operator. It is only the surplus over and above the 20% that shall be shared equally i.e. 50:50 between the operator and the users. In nutshell, 60% of additional surplus is allowed to be retained with the operator and 40% additional is to be shared with users by considering adjustment in future tariff.

Accordingly, 40% of Net additional surplus for the years 2016-17 to 2018-19 i.e. ₹ 5.51 crores x 40% = ₹ 2.20 crores is to be considered for adjustment in the current tariff cycle by spreading it over three years. Thus, the impact of ₹ 0.73 crores is considered by reducing the indexed ARR, as assessed at ₹ 93.38 crores.

- (xi). Accordingly, the revised ceiling indexed ARR works out to ₹ 92.65 crores. The detailed ARR calculation as modified by us attached as **Annex – II**. A summary of the ceiling indexation ARR furnished by the TMILL and revised ceiling indexed ARR after adjustment of the past period surplus as arrived by us is given below:

(₹ in crores)			
Sr. No.	Particulars	ARR computation as furnished by the TMILL	ARR computation as considered in the analysis
1	Average admissible Expenses for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19	70.10	70.10
2	Capital employed as on 31.03.2019 including capital work in progress as on 31.03.2019 and working capital as per norms	123.14	121.66
3	Return on capital employed @ 16%	19.70	19.47
4	ARR as on 31 March 2019 (4=1+3)	89.80	89.57
5	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 (4.26% for the year 2019-20)	93.63	93.38
6	<b>Less</b> Adjustment of past period additional surplus for the years 2016-17 to 2018-19 in the ARR computation.	-	(-) 0.73
7	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	93.63	92.65

- (xii) (a) As per Clause 2.10 of Tariff Guidelines, 2019, for drawing the SOR, the traffic to be considered would be the average of the actual traffic handled by the BOT operator during the years Y1, Y2 and Y3, duly certified by the concerned port. The average traffic for the years 2016-17 to 2018-19 has been considered by the TMILL at 1.71 MMTPA. In spite of a specific request, the KOPT has not furnished its comments on the traffic figures given by TMILL. In the absence of any contradicting views of KOPT, the traffic as reported by TMILL is considered in the analysis.
- (b) As per Clause 2.11.1 of Tariff Guidelines, 2019, the BOT Operators have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the SOR within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant.

While drawing up the proposed SOR, the TMILL is seen to have proposed to maintain status quo in some tariff items, proposed increase in some tariff items and proposed reduction in some tariff items. The overall impact of the proposed changes is seen to be an average increase of 8.82% over the existing tariff being levied by the TMILL.

The TMILL has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding average traffic for the years 2016-17 to 2018-19, as required as per Clause 2.11.1. of the Tariff Guidelines, 2019, so as to realize revenue to the tune of ₹ 90 crores. The said revenue estimation statement as assessed by the TMILL has been duly certified by a Chartered Accountant.

- (c) In the estimation of income from Coastal Steel by Road and Coastal Steel by Rail, the TMILL has considered 60% of the coastal concessional rate in respect of despatch related services and placement & removal of dunnages. As per the policy directions by the



Government of India contained in the Order no. TAMP/4/2004-Genl dated 7 January 2005, in case of cargo related charges, the concession should be allowed on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage. Despatch related services and placement & removal of dunnages do not fall within the scope of the coastal concessional policy. Therefore, while estimating income from Coastal Steel by Road and Coastal Steel by Rail, no concessional tariff in respect of Despatch related services and placement & removal of dunnages, has been considered. Owing to the said modification, the income estimation at the proposed level of tariff works out to ₹ 90.02 crores.

- (d) As per the ARR computation as brought out in the preceding paragraph, the ceiling indexed ARR after adjustment of the past period surplus has been worked out to ₹ 92.65 crores. The revenue estimate at ₹ 90.02 crores at the proposed level of tariff is within the ceiling indexed ARR, thereby leaving a gap of ₹ 2.63 crores, which has been left uncovered by the TMILL.
- (e) In its submissions, the KOPT has stated that as per License Agreement entered between KOPT and TMILL, TMILL is entitled to levy tariff at the rate provided in KOPT's SOR and whereas, the rates proposed by TMILL are seen to be higher than the KOPT rates. In this regard, it is conveyed to the KOPT that the proposal has been filed by TMILL in line with the stipulations contained in the Tariff Guidelines, 2019.
- (xiii) Like in the earlier general revision of TMILL, the KOPT has stated that TMILL is not entitled to handle container at Berth no.13 (ex Berth No.12) as per licence agreement. In this regard, as already indicated in the earlier Orders passed in respect of TMILL, it is reiterated that the permissible cargo to be handled at Berth No. 12 as stipulated in the Licence Agreement includes containerized cargo and, therefore, it is for the KOPT and TMILL to sort out the issues amongst themselves.
- (xiv) The comparative statement giving the existing conditionalities and the conditionalities wherever the TMILL has proposed modification in the existing conditionalities or has proposed introduction of new provisions, along with remarks/ reasoning as furnished by the TMILL for the proposed modification and with the reasoning furnished for recommending acceptance or refusal to the proposed amendments is attached as **Annex - III**. The proposed modification/ deletion in the existing conditionalities is approved taking into consideration the remarks/ reasoning furnished by the TMILL and our remarks/ analysis thereon given in the **Annex - III**.
- (xv) As per Clause 2.12 of the Tariff Guidelines, 2019, the SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India occurring between 1st January to 31<sup>st</sup> December of the relevant year. Such adjusted SOR is to come into force from 1<sup>st</sup> May of the relevant year to 30<sup>th</sup> April of the following year. It is relevant here to state that in the instant case indexation for the year 2019-20 is already considered in the ARR and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR is applicable from the date the revised SOR comes into effect. A note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 60% of the WPI to be announced by this Authority. The 1<sup>st</sup> annual indexation will be from the date the revised SOR comes into effect. For the subsequent years, the annual indexed SOR will come into force from 1<sup>st</sup> May of the relevant year to 30<sup>th</sup> April of the following year. The indexed SOR shall be intimated by the TMILL to the KOPT, users and to this Authority.
- (xvi) Based on the stipulation contained in Clause 1.9 of the Tariff Guidelines, 2019, the TMILL and the Licensor port KOPT have already been requested to enter into a Separate Agreement. From the submissions made by TMILL, it is understood that they are in talks with KOPT for executing the same. The TMILL and KOPT are advised to execute the Separate Agreement within one month from the date of notification of this Order passed in the Gazette of India and forward a copy of the same to this Authority.
- (xvii) The validity of the existing SOR of the TMILL was last extended till 31 March 2020 or till the effective date of implementation of the revised SOR, whichever is earlier. By the time this Order comes into effect, it would be around June 2020. That being so, the validity of the existing SOR is deemed to have been extended from 01 April 2020 till the revised SOR comes into effect.

- (xviii) In the Tariff Order no. TAMP/8/2016-TMILL dated 17 September 2016, as already indicated at para no. 12(vii), the excess surplus to the tune of ₹ 306.41 lakhs considered earlier is to be credited to TMILL in future tariff cycle, subject to the permission of the Hon'ble Court or provided the TMILL withdraws the Court case in Writ Petition no. 20969 (W) of 2011 or seeks the permission of the Hon'ble Court to allow this Authority to give effect to the said position.
- (xix) It is also recalled that in the Review Order of TMILL in October 2011, an amount of ₹ 2352.43 lakhs was assessed as additional surplus over and above the admissible cost and permissible return for the period from 2002-03 to September 2007. The said amount is to be refunded by the TMILL to the concerned parties, subject to the outcome of the Writ Appeals of TMILL and cross objection of this Authority pending before the Hon'ble High Court of Calcutta.

13.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised SOR and the Conditionalities of the TMILL which have been notified separately. The effective date of the revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate Order dated 1 June 2020 and shall be in force for a period of 3 years from the date of effect of revised SOR. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.2. As per clause 7 of the Tariff Guidelines 2019, the TMILL shall furnish to this Authority, annual reports on cargo traffic handled and ship berth day output. The annual reports shall be submitted by the TMILL within 90 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority from time to time shall also be furnished.

13.3. An analysis of variation in the tariff and revenue will also be made at the time of the next general review of tariff of TMILL at the end of the tariff validity period and adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle, subject to the provisions contained in Clauses 3.2.1 and 3.2.2 of the Tariff Guidelines, 2019.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./95/2020-21]

#### Annex-I

#### TM International Logistics Limited (TMILL) Consolidated Income & Cost statement for the Past Period Analysis for the years 2016-17 to 2018-19 (Amount in Rs.)

Sr. No.	Particulars	Estimates as considered in the Review Order no. TAMP/83/2016-TMILL dated 21 July 2017			Actuals		
		2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
	Traffic (In MTs)	1,160,500	1,171,500	1,265,000	1,421,178	1,675,634	2,045,699
<b>I</b>	<b>Total Operating Income</b>	<b>562,974,139</b>	<b>568,024,612</b>	<b>607,466,465</b>	<b>734,345,241</b>	<b>813,871,075</b>	<b>967,834,677</b>
<b>II</b>	<b>Operating Costs</b>						
	Operating & Direct Labour	91,347,803	93,594,959	95,897,395	57,411,717	87,136,316	70,905,031
	Maintenance Labour	9,174,900	9,400,603	9,631,857	44,172,012	73,123,531	71,592,217
	Equipment Running Costs	37,622,160	38,547,665	40,599,412	37,278,545	40,784,904	54,954,729
	Royalty / revenue share	29,540,986	31,773,789	34,206,501	60,717,967	67,464,039	79,922,228
	Equipment Hire	610,662	625,684	641,076	-	-	-
	Lease Rentals	28,176,623	29,585,454	31,064,727	46,889,810	37,418,354	39,841,472
	Insurance	3,199,077	6,677,774	6,842,047	3,058,202	4,136,230	5,779,462
	Other expenses	77,978,880	80,588,648	91,952,120	14,726,977	14,345,268	18,105,863
	Depreciation	43,969,667	56,348,597	71,269,456	43,564,526	54,502,960	71,254,178
	Management & Administration overheads	85,220,702	87,317,131	89,465,133	269,868,259	309,444,117	365,894,321
	General Overheads	1,378,552	1,412,464	1,447,211	7,998,395	19,456,108	11,559,872



	Loss on sale of Property, Plant & Equip.						6,359
	Loss on dismantling of hoppers (not in Accounts, but considered since it is as per IGAAP)				-	2,683,543	-
	<b>Total</b>	<b>408,220,011</b>	<b>435,872,768</b>	<b>473,016,935</b>	<b>585,686,410</b>	<b>710,495,369</b>	<b>789,815,731</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)</b>	<b>154,754,128</b>	<b>132,151,844</b>	<b>134,449,530</b>	<b>148,658,831</b>	<b>103,375,706</b>	<b>178,018,946</b>
<b>VI</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>						
	Discounted terminal value receivable as per the concession agreement.	93,556	106,705	121,693	93,556	106,705	121,693
	Other Income	-	-	-	-	-	-
	<b>Total</b>	<b>93,556</b>	<b>106,705</b>	<b>121,693</b>	<b>93,556</b>	<b>106,705</b>	<b>121,693</b>
<b>VII</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>						
	Contribution to Provident Fund	4,372,993	4,480,568	4,590,790	4,352,879	7,787,112	4,889,179
	<b>Total</b>	<b>4,372,993</b>	<b>4,480,568</b>	<b>4,590,790</b>	<b>4,352,879</b>	<b>7,787,112</b>	<b>4,889,179</b>
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) – (VII)</b>	<b>(4,279,436)</b>	<b>(4,373,864)</b>	<b>(4,469,097)</b>	<b>(4,259,323)</b>	<b>(7,680,407)</b>	<b>(4,767,486)</b>
<b>IX</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>150,474,691</b>	<b>127,777,980</b>	<b>129,980,433</b>	<b>144,399,509</b>	<b>95,695,298</b>	<b>173,251,460</b>
<b>X</b>	<b>Capital Employed</b>	<b>365,196,366</b>	<b>648,847,769</b>	<b>577,578,313</b>	<b>361,439,277</b>	<b>672,204,331</b>	<b>676,001,380</b>
<b>XI</b>	<b>Return on Capital Employed</b>	<b>58,431,419</b>	<b>103,815,643</b>	<b>92,412,530</b>	<b>57,830,284</b>	<b>107,552,693</b>	<b>108,160,221</b>
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	<b>101.80%</b>	<b>102.76%</b>	<b>110.96%</b>	<b>124.66%</b>	<b>146.99%</b>	<b>179.45%</b>
<b>XIII</b>	<b>Return adjusted for capacity utilization</b>	<b>58,431,419</b>	<b>103,815,643</b>	<b>92,412,530</b>	<b>57,830,284</b>	<b>107,552,693</b>	<b>108,160,221</b>
<b>XIV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) after allowable ROCE (IX - XIII)</b>	<b>92,043,273</b>	<b>23,962,337</b>	<b>37,567,903</b>	<b>86,569,224</b>	<b>(11,857,395)</b>	<b>65,091,239</b>
<b>XV</b>	<b>Past deficit set off</b>	<b>(28,240,088)</b>	<b>(28,240,088)</b>	<b>(28,240,088)</b>	<b>(28,240,088)</b>	<b>(28,240,088)</b>	<b>(28,240,088)</b>
<b>XVI</b>	<b>Total Surplus/ (Deficit)</b>	<b>63,803,185</b>	<b>(4,277,751)</b>	<b>9,327,815</b>	<b>58,329,136</b>	<b>(40,097,483)</b>	<b>36,851,151</b>

	16-17	17-18	18-19
<b>Net fixed assets</b>	<b>361439277</b>	<b>656443475</b>	<b>647031785</b>
<b>Working capital</b>			
- Debtors	-	-	-
- Security deposit	14,161,000	14,161,000	14,161,000

- Inventory	13,544,836	24,753,201	15,280,348
- Cash	45,176,824	54,442,406	59,879,600
	72,882,659	93,356,607	89,320,948
Less: Current liabilities	101790455	77595750.77	60351352.92
	(28,907,796)	15,760,856	28,969,595
Working capital	-	15,760,856	28,969,595
<b>Capital employed</b>	<b>361,439,277</b>	<b>672,204,331</b>	<b>676,001,380</b>

## Annex - II

**Computation of Annual Revenue Requirement under Tariff Policy, 2019 for Determination of Tariff for  
TMILL operating at Haldia Dock Complex of Kolkata Port Trust.**

(Amount in Rupees)

Sl. No.	Description	2016-17 (Y1)	2017-18 (Y2)	2018-19 (Y3)
(1).	<b>Total Expenditure (As per Segregated audited Annual Accounts)</b>			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	528,179,213	718,943,327	793,111,517
(ii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	21,831,705	4,949,154	5,423,192
	<b>Total Expenditure 1=(i)+(ii)</b>	<b>550,010,918</b>	<b>723,892,481</b>	<b>798,534,709</b>
(2).	<b>Adjustments in respect of items where there is variation in figures reported as per INDAS (as per Audited Accounts) and IGAAP</b>			
(i).	Saving in depreciation due to movement of Opening Tangible block as Intangibles	18,941,440	28,959,154	39,613,220
(ii).	Replacement Obligation of Berth#13 assets	61,292,434	(11,307,166)	(13,146,172)
(iii).	Unwinding of Berth#13 replacement obligation	(21,831,705)	(4,949,154)	(5,423,192)
(iv).	Loss on dismantling of hoppers	-	2,683,543	-
	<b>Total of Adjustments 2=(i)+(ii)+ ----</b>	<b>58,402,169</b>	<b>15,386,377</b>	<b>21,043,856</b>
(3).	<b>Less Adjustments:</b>			
(i).	Actual Royalty / Revenue share paid to the port	79,091,765	88,460,415	104,795,882
(ii).	Interest on loans	-	-	-
(iii).	Provision for bad and doubtful debts	-	-	-
(iv).	Provision for slow moving inventory	-	-	-
(v).	Other provisions, if any	-	-	-
	<b>Total of 3 = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)]</b>	<b>79,091,765</b>	<b>88,460,415</b>	<b>104,795,882</b>
(4).	<b>Add: Admissible Royalty/ Revenue Share as per Clause 2.2. of the Tariff Guidelines, 2019</b>	60,717,967	67,464,039	79,922,228
(5).	<b>Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 1+2-3+4)</b>	<b>590,039,289</b>	<b>718,282,482</b>	<b>794,704,911</b>
(6).	Average Expenses of Sl. No.5 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3			<b>701,008,894</b>
(7).	<b>Capital Employed</b>			
	(i). Gross Fixed Assets as on 31 <sup>st</sup> March 2019 (As per IGAAP)			1,104,259,006
	(ii). Add: Capital Work in Progress as on 31 <sup>st</sup> March 2019			33,650,686
	(iii). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.6 of the			

	Tariff Guidelines, 2019	
	(a). Inventory	15,280,348
	(b). Sundry Debtors	-
	(c). Cash	63,455,880
	(d). Sum of (a)+(b)+(c )	78,736,228
	<b>(iv). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)]</b>	<b>1,216,645,919</b>
(8).	<b>Return on Capital Employed 16% on Sl. No.7(iv)</b>	<b>194,663,347</b>
(9).	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2019 [ (6)+ (8) ]</b>	<b>895,672,241</b>
(10).	<b>Indexation in the ARR @ 4.26% [ (9) x 1.0426 ]</b>	<b>933,827,878</b>
(11).	<b>Impact of the annual adjustment of past period surplus for the years 2016-17 to 2018-19 as per Clause 3.3.2 of Tariff Guidelines, 2019.</b>	<b>7,344,374</b>
(12).	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) [ (10) - (11) ]</b>	<b>926,483,504</b>
(13).	<b>Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.12 above</b>	<b>900,195,565</b>

## Annex-III

## Comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionalities

Sr. No.	Existing SOR		Proposed SOR		Reasons/ justification for amendments in conditionalities, if any, proposed by TMILL	Analysis
	Section No.	Tariff and Conditionalities	Schedule No.	Tariff and Conditionalities		
1	2(viii)	On board supervision' shall mean certain services, both on-board and on-shore, rendered by TMILL during ship to shore/shore to ship transfer operation of cargo for achieving greater productivity/ efficiency in vessel-operation.	2 (viii)	On board supervision shall mean certain services, both on-board and on-shore, rendered by TMILL during ship to shore/shore to ship transfer operation of cargo <b>which are not included within the purview of On-board handling charges or loading / unloading charges or Miscellaneous charges and are ancillary in nature and some of which are needed for achieving better productivity / efficiency during vessel operation.</b>	<p>The modification has been done in order to bring more clarity to show the difference between On Board Charges and On-Board Supervision Charges. While On-Board Charges mean only providing in the form of supply of manpower for ship loading / unloading operation, there are many additional services required during ship operation like:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Loading or discharging as per stowage plan provided by Master</li> <li>- Checking of vessel cranes and loose gears</li> <li>- Providing slings and gears required to carry out loading / unloading operation</li> <li>- Tally of cargo loaded or discharged from ship</li> <li>- Providing dunnage and lashing materials for loading of export vessels</li> <li>- Providing manpower for lashing in export vessels or unlashings in import break bulk vessels</li> <li>- General supervision of cargo discharge or loading operation including deploying supervisors for safety of operation</li> </ul> <p>Some other services are also mentioned in the relevant section. These services do not fall under the purview of On-Board Charges.</p>	Considering the submission made by TMILL that the proposed change gives clarity to the users and since neither KOPT being Licensor Port nor the users have specifically objected the proposed modification, the proposed modification in the definition of "Onboard supervision" may be approved.

					Hence the definition has been amended in order to bring more clarity.	
2 (a)	-	-	2 (xv)	Shore Handling includes arranging and receiving the cargo to/ from the hook point, intermodal transport from wharf to stackyard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from /to wagons/trucks.	Presently no definition of "Shore Handling" exists in TMILL SOR. "Shore Handling" definition and rates exist in the KOPT SOR. Since services are similar in nature and shore handling services are being provided by TMILL it is felt to introduce this definition as well as applicable charges in TMILL SOR.	In view of the submission made by TMILL and since none of the users have objected to the introduction of the definition "Shore Handling" and for levy of Shore Handling Charges and also since the TMILL has estimated the income arising out of the proposed levy, the Authority may be inclined to approve the introduction of definition of "Shore Handling" and levy of Shore Handling Charges as proposed by TMILL.
2 (b)	-	-	9.1	Shore handling Services - Cargo wise shore handling charges have been introduced so as to cover transfer of cargo from hook point to storage point, loading at hook point, unloading at storage point incase of Import cargo. Likewise charges have been prescribed for various cargo so as to cover transfer of cargo from storage point, loading at storage point and unloading at hook point incase of Export cargo.	Presently TMILL is charging activity wise as specified in the existing SOR of TMILL. TMILL has to pay royalty to KOPT as per KOPT scale of rates and KOPT SOR includes shore handling rates. Inorder to align the TMILL SOR with KOPT SOR and to avoid anomalies and discrepancies in royalty payment and to bring similarity with KOPT SOR, a new section covering complete scope of shore handling to have comparable items for the purpose of ROYALTY payment to KOPT, it is proposed to introduce the definition of "Shore Handling" and charges for the same.	
2(c)	-	-	9.2	Shore Handling Service involving loading at storage point for delivery by road / rail or unloading at storage point during receiving by road / rail will be charged separately as per section 7 (loading / unloading / stacking)		
3	3 (vii) (b)	The rate of penal interest will be 16.05%. The penal interest rate will apply to both the TMILL and the port users equally	3 (vii) (b)	The rate of penal interest will be 16.05%. The penal interest rate will apply to both the TMILL and the port users equally	-	Clause 5.4.1 of the Tariff Guidelines, 2019 stipulates simple interest @ 15% p.a. to be applicable to the Users and the BOT operator towards interest on delayed payments and refunds. The existing note is, therefore, suitably modified.
4	3 (x)	(a). Wherever a specific tariff for a service/ cargo is not	3 (x)	(a). Whenever a specific tariff for a new service/ cargo/ equipment/ facility is not available in the		The existing provisions are modified in line with Clause 5.4.1 of

	<p>available in the notified Scale of Rates, the TMILL can submit a suitable proposal to the TAMP.</p> <p>(b). Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis with due notice to Kolkata Port Trust about levy of such rate, till the rate is finally notified.</p> <p>(c). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the TMILL and the concerned user(s).</p> <p>(d). The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.</p>	<p>SOR of TMILL, the TMILL can approach TAMP for notification of tariff for the said new cargo/ equipment/ service adopting the tariff if any fixed for comparable cargo/ equipment/ service in any Major Port Trust or BOT operator governed under Tariff Guidelines, 2019. If there is no rate available in any Major Port Trust or BOT operator governed under Tariff Guidelines, 2019, or if the rate available is not representative enough of the proposed new cargo/ service/ equipment/ facility, then the TMILL may file the proposal for notification of tariff for the said new cargo/equipment/service/ facility with reference to optimal capacity assessed following the principles of 2008 guidelines or based on rated capacity or technical specification of service/facility/equipment. If determination of tariff based on the above prescribed options is not available, then the TMILL after giving sufficient reasons may propose rates based on cost plus 16% return formula.</p> <p>(b). Proposal for notification of rate for use of a new facility or a new service shall be forwarded to TAMP at least 60 days prior to the expected date of commissioning of the new cargo/ facility or a new service. For determination of tariff for new cargo/new service, TAMP will follow normal consultation process as prescribed. In case of prescription of tariff for new miscellaneous services, the BOT operator shall submit a proposal not later than 15 days from the date of introducing the</p>	<p>Tariff Guidelines, 2019.</p>
--	--	--	---------------------------------

				<p>services.</p> <p>(c). Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.</p> <p>(d). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be based on the approach outlined in clause 5.6.1 of Tariff Guidelines, 2019.</p> <p>(e). The final rate fixed by the TAMP for new cargo/service for which rate is not prescribed in the SOR will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.</p>		
5	4.1	<b>Wharfage on foreign cargo shall be levied as follows:</b>	4.1	<b>Wharfage on foreign cargo shall be levied as follows:</b>		
	1	Iron Ore, Iron Ore Pellets and Sand	1	Iron ore, Iron ore pellets, Sand, Fly Ash, Salt.	Similar category of cargo like KoPT, 7% increase proposed	Flexibility is available to the BOT Operators to determine the rates based on the market forces and commercial judgment as per the Tariff Guidelines, 2019. Further, there is no pointed objection from any of the users/ user organization on the proposed re-categorization of the commodities under the Wharfage Schedule. Therefore, the proposed re-categorization of the commodities as proposed by TMILL, may
	2	Limestone and all types of ore except iron ore	2	Limestone, Dolomite, Pyroxenite, Olivine and all other dry bulk not specified and all types of ore except iron ore; Sponge Iron; Pig Iron.		
	3	Fertilizer materials, MOP, Rock Phosphate, Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement clinker and other dry bulk not specified.	3	Mill Scale, Magnesite, Granite, all types of scrap, Oil cake; Bone & Bone Meal, Non Ferrous metals of all kinds, Fire Bricks and other refractory materials, Fertilizer raw materials, MOP, Rock Phosphate, Soda, Sulphur, C.I. Goods.		
	5	Project cargo and machinery & spares (immobile units) of various shapes and sizes	5	Project cargo and machinery & spares (immobile units) of various shapes and sizes, all other cargo not specified above.		
	9	All other cargo not specified		Deleted	Deleted and put under sl no 5	

		above except those specified at Sec 3 xii.				be approved.
6	5	<b>On-Board Charges shall be levied on Foreign cargo at the rates as mentioned as follows:</b>	5	<b>On-Board Charges shall be levied on Foreign cargo at the rates as mentioned as follows:</b>		Flexibility is available to the BOT Operators to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the Operators as per the Tariff Guidelines, 2019. Further, there is no pointed objection from any of the users/ user organization on the proposed re-categorization of the commodities under the schedule of "On-Board Charges". Therefore, the proposed re-categorization of of the commodities under the schedule of "On-Board Charges" may be approved.
	5.2	Tubes and pipes, iron and steel, Newsprint, HRC/CRC, Steel Slabs, Beams, Logs, Rails, Wheels, Sheets and bagged cargo.	5.2	Tubes and pipes, iron and steel, Newsprint, HRC/CRC, Steel Slabs, Beams, Logs, Rails, Wheels, Sheets.	Removed bagged cargo and put under sl no (5.3), proposed 5% increase only value added products	
	5.3	Project cargo and machinery & spares (immobile units)	5.3	Project cargo and machinery & spares (immobile units) & all other cargo not specified including bagged cargo.	Present rate is very low for project cargo which is usually voluminous and project cargo / bagged cargo has very low output	
	5.6	All other cargo not specified above except those specified at Sec 3. xii.		Deleted	Proposed under serial no 5.3	
7	7.1	<b>Following charges for supply of manpower and equipment for loading/ un-loading/ re-stacking of Foreign cargo shall be levied at the rates specified below:</b>	7.1	<b>Following charges for supply of manpower and equipment for loading/ un-loading/ re-stacking of Foreign cargo shall be levied at the rates specified below:</b>		Flexibility is available to the BOT Operators to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the Operators as per the Tariff Guidelines, 2019. Further, there is no pointed objection from any of the users/ user organization on the proposed re-categorization of the commodities
	1	1.Limestone, Pig Iron, Sugar and other Ferrous metals and all types of ore by using hoppers	1	Limestone, Olivine, Dolomite, Pyroxenite, Other flux materials, Clinker, Salt, Iron Ore, Pig Iron, Sugar and other Ferrous metals and all types of ore.	7% increase proposed for dry bulk cargo	
	2	Iron ore and		Deleted and put under	Deleted and put under sl no 1	



		all types of Ore (includes high stacking wherever necessary - double stacking will be avoided)		sl no 1		and introduction of certain new tariff items in the schedule for levy of charges for supply of manpower and equipment for loading/ unloading/ re-stacking of Foreign cargo. Also, the TMILL has estimated the income as per the proposed tariff at Schedule 7.1. In view of this position, the Authority may be inclined to approve re-categorization of the commodities and introduction of certain new items in Schedule 7.1, as proposed by TMILL.
			3	Iron and Steel Hot Rolled Coils, Cold Rolled Coils, Galvanized Coils		
	4	4. Tubes and pipes, Logs (₹. Per CBM), Iron and Steel, Newsprint.	4	Tubes, Pipes, Steel Billets, Wire Rod Coils, Plates & Sheets, Steel Rails, Beams and Structural, Newsprint, LOG (₹/CBM), Project cargo and machinery & spares including their packages, all other cargo not specified	5% increase proposed for steel cargo	
	5	Project cargo and machinery & spares including their packages.		Deleted and put under sl no 4	15% increase proposed for voluminous cargo as well as difficult packages.	
			6	Unloading/Loading of break bulk cargo like steel coils from/to railway wagons including shifting from siding or handling at siding.	New item includes unloading from wagons and shifting from siding. Proposed at 1.75 times unloading rate	
			7	Unloading / Loading of break bulk cargo like steel wire rod coils, billets, TMT bars, plates and sheets, pipes & tubes and other cargo <b>from / to Railway wagons</b> including shifting from siding to plot and unloading	New item includes unloading from wagons and shifting from siding. Proposed at 1.75 times unloading rate	
			8	Unloading of dry bulk cargo from <b>Railway wagons</b> including loading at siding and shifting from siding to plot and unloading	New item includes unloading from wagons and removal from siding. Proposed as follows: Unloading + Loading + Transportation + Stacking	
8			7.4	Despatch Related services for opening, cleaning and closing of wagons and miscellaneous services for export & import cargo will be charged separately.	(i) TMILL has to pay royalty to KOPT as per KOPT scale of rates and KOPT SOR includes shore handling rates. (ii) In order to align the TMILL SOR with KOPT SOR to avoid anomalies and discrepancies in royalty payment.. (iii) The SOR proposed by TMILL is drawn in similar line with KOPT SOR.	In view of the submission made by TMILL and since none of the users have objected to the proposed introduction of a separate rate for Despatch Related services for opening, cleaning and closing of

9	8	<b>Transportation</b>	8	<b>Transportation</b>		wagons and miscellaneous services for export & import cargo, the Authority may inclined to approve for the proposed note.
		New Item	2	Iron and Steel Hot Rolled Coils, Cold Rolled Coils, Galvanized Coils,	5% increase proposed for steel cargo	Flexibility is available to the BOT Operators to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the Operators as per the Tariff Guidelines, 2019. Further, there is no pointed objection from any of the users/ user organization on the proposed re-categorization of the commodities under the schedule of "Transportation". In view of the above position, the Authority may be inclined to approve re-categorization of of the commodities under the schedule of "Transportation".
	2	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint and bagged cargo.	3	Tubes, Pipes, Newsprint, LOG (CBM), Steel Billets, Wire Rod Coils, Plates & Sheets, Project cargo and machinery & spares including their packages, all other cargo not specified	15% increase proposed considering voluminous and low productivity cargo	
	3	Project cargo and machinery & spares including their packages weighing less than 20 tonnes.		Deleted	Included in the Item no. 3	
10	10	<b>Storage and Miscellaneous Charges</b>	12	<b>Storage and Miscellaneous Charges</b>		
	2	Lease rentals for short term allotment of Hard stand land	1	Lease rentals for short term allotment of Hard Stand Plot open yard	Change in the nomenclature proposed.	Since there is no pointed objection from any of the users/ user organization on the proposed modification in the nomenclature, the Authority may be inclined to approve change in
	7	Equipment hire charges for Forklift of capacity below 10 MT	6	Equipment Assistance Charges for forklifts/integrated payloaders with fork of capacity below 10 MT		
	8	Equipment hire charges for Forklift of capacity	7	Equipment Assistance charges for forklifts of capacity between 10		

		between 10 MT and 20 MT		MT and 25 MT		nomenclature as proposed by TMILL.
	-	-	8	Equipment Assistance charges for forklifts of capacity above 25 MT (₹32000 per shift)	TMILL already had one 32 MT capacity forklift. Further during the previous tariff cycle, TMILL has commissioned 2 numbers 45 MT capacity Reach-stacker cranes for break bulk cargo handling. Sometimes such equipment are required for purpose beyond normal shore handling activities, e.g., repairing of packages, transshipment from trailer to trailer etc. Since such requirements cannot be predicted in normal course of activity, no revenue has been shown. New rate has been proposed at par with market rate	Flexibility is available to the BOT Operators to determine the rates based on the market forces and commercial judgment as per the Tariff Guidelines, 2019. Further, there is no pointed objection from any of the users/ user organization on the proposed rates. the proposed rate may, therefore, be approved.
<b>11</b>	<b>10</b>	<b>Storage and Miscellaneous Charges</b>	<b>11</b>	<b>Mobile Harbor Crane Charges &amp; Pay Loader / Forklift On Board</b>		Flexibility is available to the BOT Operators to determine the rates based on the market forces and commercial judgment as per the Tariff Guidelines, 2019. Further, there is no pointed objection from any of the users/ user organization on the proposed modification. Hence, the Authority may be inclined to approve the change as proposed by TMILL.
	<b>10.9</b>	On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size)	11 (a)	On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size)		
		All dry Bulk Cargo		All dry Bulk Cargo		
		HRC/CRC, Plates Sheets, WRC, Tubes/Pipes		HRC/CRC, Plates Sheets, WRC, Tubes/Pipes		
	<b>10.13</b>	Equipment Assistance Charges for Harbour Mobile Crane for 104 MT	11 (b)	Equipment Assistance Charges for Harbour Mobile Crane		
		Iron Ore			Included in item 2 of 11 (b)	
		Limestone		Limestone, dolomite, pyroxenite, olivine & other dry bulk cargo		
		Fertilizer and other bulk cargo			Included in item 2 of 11 (b)	
		HRC/CRC Imports		Steel Imports – HRC/CRC/Plates Sheets / Slabs/ WR Coils / Pipes / Tubes Etc..		
		Steel Exports		Steel Export – HRC / CRC / Plates Sheets / Slabs / WR Coils /		

				Pipes / Tubes Etc.	
		Project Cargo		Project Cargo / Machinery Equipment	